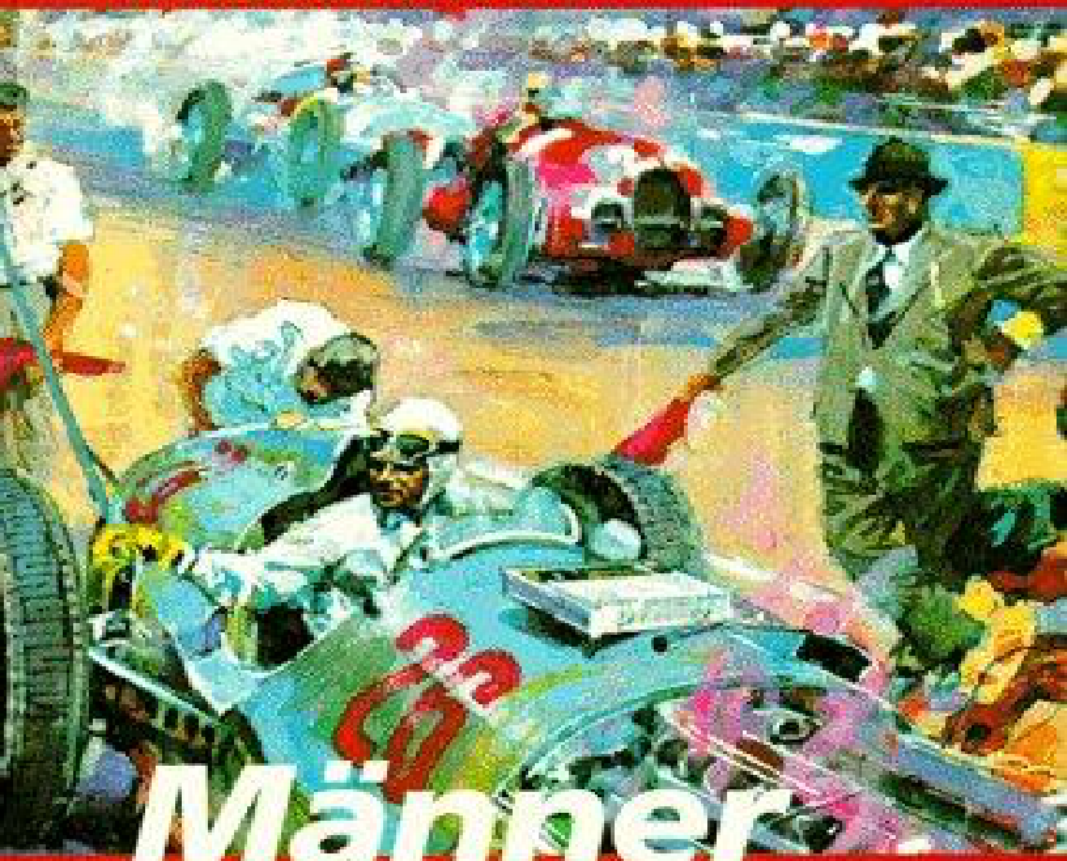
Neubauer/Rowe



Männer Frauen und Motoren

Die Erinnerungen des Mercedes-Rennleiters Alfred Neubauer

Motorbuch Verlag

SHOUT
SHARE
IT

- «Мужчины, Женщины и Моторы»
  - ○

«Мужчины, Женщины и Моторы»

«Manner, Frauen und Motoren»

Alfred Neubauer

Наиболее интересные отрывки из книги

На отрывном календаре сияет жирная красная «двадцать четыре». Наконец–то оно наступило, ожидаемое с таким нетерпением 24 июля 1938 года. День Гран При Германии.

Этим воскресным утром в ванной отеля «Айфельский двор» в Аденау сидит один долговязый англичанин.

Это Джон Ричард Битти Симэн, по прозвищу «Дик».

Дик Симэн уже добрый час нежится в ванне. Время он времени он просит подлить тёплой воды и читает «Berliner Nachtausgabe» (прим.: нем. – «Берлинское Ночное Издание»).

Первая страница полна кричащих заголовков: «Арабы призывают к священной войне против евреев и англичан… красноиспанский фронт под Валенсией развалился… Лорд Рунсимэн едет как посредник в Прагу…»

— Бррр! — Политика Дика не интересует.

Молодой человек листает дальше, до спортивной страницы: «250.000 участников на спортивном и гимнастическом празднике в Бреслау… Нойзель победил по очкам Лацека (прим.: известные боксёры 30–х годов XX века)… XI Большой Приз на Нюрбургринге…»

Вот оно, то, что интересует Дика. Строчку за строчкой он читает анонс сегодняшнего события. Там большими буквами сообщается о том, что Браухич установил новый рекорд круга, и что Карачиолла, кажется, не в настроении. А в самом конце статьи маленькими буковками напечатано и имя «Симэн».

Да, — Дик пока ещё не Ланг, не Штук, не Нуволари. Дик пока ещё только молодой гонщик Mercedes. Но — кто был никем, ещё может стать всем. Дик скомкал газету.

Хотя бы раз выиграть Гран При! Лучше всего прямо сегодня, ведь среди 250.000 зрителей сидит самая красивая и обворожительная девушка в мире: Эрика из Мюнхена.

Эрика Попп, дочь генерального директора BMW, знаменитая наездница и–еще свободна. Пару недель назад Дик с ней познакомился. Только один–единственный вечер они провели вместе, двадцатипятилетний англичанин и всего лишь восемнадцатилетняя немка. Но этим вечером пара не пропустила не одного танца.

Как там еще раз, что там по просьбе Эрики снова и снова играл оркестр? — Дик начал насвистывать «Я танцую с тобой на

небо…». Мыслями он далеко. Подле молодой дамы с глубокими синими глазами и золотистыми волосами.

В этот момент в дверь постучали…

Тем, кто тогда постучал, был я, толстяк Нойбауэр.

Дик вынырнул из своих небесно–голубых мечтаний. — What's the matter? — спросил он. — Что случилось?

— Это Нойбауэр. Всего лишь хотел удостовериться, что Вы уже утонули.

— Не бойтесь, сэр! Пока еще держусь на плаву. Я в отличной форме!

Я протиснулся сквозь дверь. — Мой дорогой мистер Симэн, Вы еще вгоните меня в могилу. Старт через два часа, а Вы плескаетесь в своей ванне, как утка в деревенском пруду. Немедленно вылазьте на сушу!

— Только если я получу чашку английского чаю.

— Вы получите все, что угодно, если наконец–то начнёте двигаться. Если Вы и в гонке будете так плестись, то не выиграете и цветочного горшка!

— Зато могу лавровый венок с лентами! — еще успел крикнуть этот наглец мне вслед.

А я уже барабаню обеими руками в дверь соседней комнаты, где, храпя, встречает новый день Херманн Ланг.

Вы даже не можете себе представить, сколько забот у гоночного руководителя утром перед Гран При. Для начала извлечь «овечек» из кроватей и ванн, а потом еще исполнять их желания за завтраком…

Горячий сладкий чай для Дика Симэна. Фирмы «Twinning». Иначе парень не проснётся по–настоящему. Огромный бифштекс, снаружи хрустящий, а внутри с кровью–для Рудольфа Карачиоллы. Ему это нужно, чтобы войти в раж. Ланг, чудак, ест перед гонкой полфунта рафинада. Просто как конь с пашни. Он считает, что это укрепляет нервы.

Рафинад, английский чай, бифштекс–обо всем позаботились. Там, в углу столовой «Айфель хофа» сидят мои «барашки» в белых гоночных комбинезонах. Пока они могут от меня отдохнуть.

Все, что имел сказать о плане сражения, я уже сказал вчера вечером на совещании с гонщиками. Распоряжения обычные: «Каждый едет так, как только может он сам и его мотор. На старте у всех одинаковые шансы. Когда у нас будет преимущество в одну минуту перед ближайшим соперником, последует знак

успокоиться. С этого момента каждый остаться на своей позиции».

На часах 10:45. Еще четверть часа до старта формульных гоночных машин за XI Большой Приз Германии на Нюрбургринге.

Позади меня опять осталась куча работы. Подготовить машины к гонке–это особая наука и я отлично знаю, откуда взялась моя ранняя седина.

Эти машинки капризны как примадонны. Им подходит не любое масло, не любое топливо, и уж точно они не переносят любые свечи.

Есть специальное гоночное масло, вязкое как клейстер. Полночи оно должно стоять на плите, прежде чем его можно будет залить. Есть свечи для прогрева–с ними мотор выводят до рабочей температуры. От получаса до часа. Затем на машины натягивают шерстяные покрывала, чтобы они и не вздумали остыть до старта. И только теперь вставляют их — свечи с самым высоким калильным числом. Свечи, которые при медленной езде немедленно замаслятся. Также есть специальное топливо для холодной или жаркой погоды, его смешивают специалисты. И только когда мы совершенно точно знаем, как сегодня настроены небеса, его заливают в баки.

И вот там они стоят, выстроенные согласно времени, показанному на тренировке: наши «серебряные стрелы», белые рыбы Auto–Union, зелёные Maserati, светлокрасные Alfa–Romeo, синие Delahaye…

Громкоговоритель сообщает: «Еще десять минут до старта».

Фрау Алиса Карачиолла готовит в хронометражном боксе свои секундомеры и таблицы. Во всем, что касается расчетов, она абсолютный вундеркинд. Это стройная блондинка родом из Америки, которую все зовут не иначе как «Бэйби», вообще большая умница.

Вот там, у Auto–Union, я вижу Ханса Штука в ярости гоняющего своих механиков. Тацио Нуволари, симпатичный итальянец с кожаным лицом чистокровного индейца, сидит на краю боксов и спокойно смотрит на солнце. Сверкает его лимонно–жёлтый свитер. На левом плече талисман, золотая черепаха с буквой N на спине. Ее ему подарил Габриэль д'Аннуцио, знаменитый итальянский поэт, возлюбленный актрисы Дузе. Я сам еще помню, как Аннуцио пытался попробовать себя в качестве гонщика…

В наших боксах кто–то стучит. Я оборачиваюсь. Конечно же, это Лидия! Славная, маленькая жена Ланга с длинными, тёмными волосами и весёлым швабским ртом. Она прибивает знаменитую подкову на стену бокса ее обожаемого супруга.

Многие из великих героев руля ужасно суеверны.

Нуволари–и его черепаха, Карачиолла полагается на карликовую обезьянку Анатоля, которую он возит с собой на каждую гонку в ярко–красной, лакированной кожаной сумке,

Ланг одержим своей подковой–с тех пор как он разбился на кольце Масарика. Тогда Лидия забыла подкову дома.

И Дик Симэн тоже чудачит по–своему. Его просто трясёт перед каждым

тринадцатым. Он боится каждого 13 круга, каждого общества из 13 персон. Он никогда не останавливается в отеле в комнате 13 и никогда не едет на машине со стартовым номером 13. Как часто я над ним смеялся, над нашим «sonny boy», изза этой причуды. Позже мне стало не до смеха…

До старта еще восемь минут.

Манфред фон Браухич смотрит наверх, на трибуну для почётных гостей.

Знаменитости. Коричневые, чёрные, серые мундиры, господа в костюмах спортивного покроя, господа в визитках. Дамы демонстрируют новейшие летние платья. А их шляпы достойны пера поэта — как в рифму, так и без нее.

Вот там, в светлой панаме: Ханс Альберс (прим.: — Ханс Альберс, 1891–1960 гг., знаменитый немецкий киноактёр). Во втором ряду маленький господин в темном костюме: государственный советник доктор Георг фон Штраус, большая величина в немецкой промышленности, член совета директоров Mercedes, Deutsche Bank и UFA. Среди больших шишек промышленности сидит и генеральный директор Франц Попп из Bayerische Motoren–Werke (прим.: — BMW) со своей дочерью Эрикой.

Высокая, стройная Эрика молода, красива и вообще–отличная партия; -вилла в Мюнхене, летний дом в Гармише, охотничий домик в Руполдинге… — Так расписывали доброжелательные друзья Манфреда. Уже давно они хотели его женить. Ведь многих удивляло, почему такой импозантный господин Браухич так редко появляется в обществе женщин. Что ж, скоро все измениться. Во время праздничного банкета, сегодня вечером, Эрика будет соседкой Манфреда справа. Это устроили друзья и покровители.

На трибуне Эрика Попп покопалась в своей сумочке и извлекла маленький театральный бинокль. Она смотрит в сторону машин. На какой–то момент ее взгляд задержался на лице Браухича. Он хорошо выглядит, этого не отнимешь, думает Эрика. Мужчина в самом расцвете карьеры… хорошее имя, хорошая семья… Затем ее бинокль поворачивается в сторону Дика Симэна. Эрика сравнивает обоих мужчин. К Браухичу она питает такое глубокое уважение, какое только может питать молоденькая девушка к опытному, уважаемому мужчине. Но она инстинктивно понимает, что только Дик Симэн разделяет все ее

желания и стремления.

На часах 10:59. Я поднимаю указательный палец правой руки, и вращаю им по кругу. Это сигнал. Гонщики включают зажигание.

Еще минута…

Моторы взревели. Механики с электрическими стартерами бегут обратно в боксы. Теперь гонщики остались один на один со многими сотнями «лошадей» своих машин.

Еще десять секунд.

Судья на старте поднимает белый флаг. Я показываю нашим парням на пальцах

секунды: восемь… семь… шесть… пять…

Моторы воют еще громче. Медленно, миллиметр за миллиметром, гонщики отпускают сцепление, повышают обороты. Теперь только бы не ошибиться! Только бы не заглохнуть, не дать колёсам провернуться.

На светофоре вспыхивает жёлтый свет. Три… два… один! Стартер опускает флаг. Машины с ревом срываются с места, двадцать два освобождённых от оков чудовища.

Двадцать две машины стартовали. В облаке пыли и чада они исчезают в сторону «Зюдкере». Я как Нурми (прим.: Пааво Нурми, 1897–1973 гг., финский легкоатлет, бегун) лечу в боксы. Через 55 секунд они появятся на противоположной прямой. Там я должен быть на посту.

— Ланг впереди! — кричит мне длинный Циммер, первый механик Браухича. На гоночном жаргоне его называют «капо».

Когда я добрался до боксов, они уже несутся в нашу сторону. Впереди Ланг!

— Клик! — щёлкает мой секундомер.

Две.. три секунды… и в дикой борьбе мимо проносятся остальные: Симэн (Mercedes)… Нуволари (Auto–Union)… Карачиолла (Mercedes)… Браухич (Mercedes).. и прочие. И вот они уже исчезли в повороте «Хатценбах».

Безжалостно тикают хронометры. Радиокомментаторы в запале несут вздор. По всей Германии люди сидят в своих гостиных перед радиоприёмником, уплетают яблочный пирог и слушают сообщения из Нюрбургринга.

Я приказываю подготовить сигнальные таблицы. Гонщики должны знать, какое у них положение в гонке, насколько быстро или медленно они едут.

Второй круг: я более чем доволен. Все четыре мои «серебряные стрелы» впереди. Только одна Auto–Union держится с ними. Лучше не бывает. Поскольку я милостиво настроен, я сую кусочек сухарика в рот Анатоля, обезьяны Карачиоллы. И тут меня поразил гром среди ясного неба…

— Герр Нойбауэр!

Жесткий, металлический голос. Передо мной стоит сухопарый человек с головой как у щелкунчика. Коричневый мундир. Почетная сабля на поясе. В петлицах знаки отличия обергруппенфюрера. В общем, маленький бог.

— Чем могу помочь, господин Краус? — говорю я.

— Вы немедленно должны остановить Ваши машины!

Мне показалось, что я не расслышал, — Остановить машины? — Но, ради бога, почему это вдруг?

— Ваши машины теряют масло. Вероятно, негерметичный бак. Нуволари получил целую порцию в лицо и был сильно задержан. Надо немедленно устранить неполадки.

Меня бросает то в жар, то в холод. Остановить машины сейчас означает проиграть гонку, когда она еще по–настоящему не началась.

И вот я говорю, заставляя себя сохранять железное спокойствие, — Господин Краус, это временное явление. Иногда на старте в масляных баках бывает слишком высокое давление. Тогда может случиться, что приоткрывается крышка. Через пару минут все снова уладиться!

— Я не могу на это полагаться, — отрывисто говорит обергруппенфюрер Краус.

Вот тут мне становиться нехорошо в области желудка.

— Через пять кругов–замена шин. Машинам все равно придётся остановиться. Тогда мы все приведём в порядок. Будьте же благоразумны!

— Я благоразумен, господин Нойбауэр. И именно поэтому я настаиваю, чтобы Вы их остановили!

Тут мое терпение лопнуло. Я не позволю лишить нас победы таким образом. Только не так! В тот же момент, когда лидеры проносятся мимо боксов, я взрываюсь, — Господин Краус, посмотрите же внимательно туда! И кто именно задерживает Нуволари? Мои гонщики дают ему место, но он все равно не может их обойти. Проблема в его машине, а не в каких–то там брызгах масла. Четыре Mercedes впереди, и их Вы хотите сейчас остановить? Тогда для нас вся гонка будет провалена, а для других станет легче лёгкого…

Краус побледнел как мел. — Вы хотите сказать, что я пристрастен? Против Mercedes и за Auto–Union? Господин Нойбауэр, — отвечайте!

Я ничего не говорю, только смотрю на него. Тут он разворачивается на месте. Его сапоги громко стучат по бетону, когда он в ярости бежит назад к руководству гонки.

3 круг: у ведущего до сих пор Херманна Ланга проблемы со

свечами, он безнадёжно отстаёт и вынужден сойти. Теперь лидирует Симэн, — и как! — он ведет гонку просто замечательно! Его преимущество увеличивается секунду за секундой.

7 круг: Браухич останавливается в боксах для первой дозаправки и замены колес. Механики работают как дьяволы, люди на трибунах выворачивают шеи. 44 секунды на заправку и замену четырёх колёс–и машина с красным радиатором уноситься прочь.

9 круг: Delahaye Камотти и Alfa Romeo доктора Фарины «скисают». В боксах Ferrari у конструктора Блуе припадок бешенства. — Первые машины обходят на круг–Пауль Пич на своей 1,5–литровой Alfa Romeo храбро сражается на безнадёжной позиции.

Тут в боксы вкатывается Карачиолла. В чем дело? Я мчусь туда. У Руди лицо зеленого цвета. Он сгибается от боли.

Руди, что с Вами?

Мой желудок… — стонет он — Я больше не могу… Механики снимают руль и поднимают его из машины. Руди плетётся в угол и там

его выворачивает наизнанку.

Проклятье! Я подзываю Ланга, который после своего схода, павши духом, сидит в боксах. Ланг мгновенно все понимает. В два прыжка он на месте и сидит за рулем машины Карачиоллы. И мчится прочь.

12 круг: теперь ведет Браухич Между тем кое–что произошло, то, что абсолютно не входило в мои расчеты. Уже давно я дал знак успокоиться, в соответствии с основным распоряжением: «когда достигнем достаточного преимущества перед соперниками, каждый держит свою позицию». Однако Браухич не подчинился указаниям и уже после моего сигнала обошел лидирующего Симэна.

Но Дик не сдается. Он мчится как дьявол. Едет практически в воздушной тени Браухича. Едет, несмотря на погоню, подкупающе элегантно, быстро, равномерно, — как часы. И он не теряет ни десятой доли секунды, неважно, как там Браухич жмёт на газ. И я замечаю, что Манфред все больше нервничает.

Как бывший гонщик, я не могу поставить Симэну в вину, что он гонится за Браухичем, чтобы отомстить за обгон против правил. Любой поступил бы так же на его месте. Но как гоночному директору у меня нехорошо на душе. Такая погоня, в конечном счете, дорого обходится моторам и шинам.

16 круг: механики носятся по боксам. Аврал! Ожидаются две машины одновременно. Заправка и замена колес для Браухича и Симэна, обоих соперников.

Браухич останавливается первым. И сразу я слышу, как он кричит, — Я больше этого не выдержу! Этот Симэн еще сведёт меня с ума своими постоянными наездами.

Этого я и боялся. Браухич с его характером холерика не выдерживает, если у него постоянно висят на хвосте. Я кричу ему в ответ, — Манфред, почему Вы так нервничаете, Вы ведь первый начали! И вообще, успокойтесь, я поговорю с Симэном!

Сейчас я не могу допустить ссоры между моими гонщиками. Несколькими секундами после Браухича въезжает Симэн. Я как можно быстрее бегу туда и наклоняюсь над ним. — Дик, мой мальчик, я Вас умоляю! Пропустите сегодня Браухича вперёд! Я знаю, что Вы правы. Но все равно–не давите так на него, или он разобьёт машину!

Дик не отвечает. Но на его лбу залегла маленькая злая складка. Я утираю пот с лица. — Дик, ради любви ко мне, пожалуйста, оставьте сегодня Браухича в покое!

Руки Дика еще крепче сжимают руль. Затем, почти неслышно, его ответ, — All right, Sir!

В этот момент я еще больше привязался к этому превосходному молодому человеку.

Теперь я снова бегу к машине Браухича, к горловине бензобака за сиденьем водителя, к которой в этот момент механик прилаживает шланг. Топливо закачивается под высоким давлением — 25 литров в секунду.

Я как раз собираюсь крикнуть Браухичу, что он может спокойно ехать к своей победе, когда происходит несчастье. Механик у бензобака отвлёкся на долю секунды. Он слишком поздно закрыл кран. Четыре, пять литров бензина разливаются по задней части машины.

— Стоп! — в ужасе кричу я.

Поздно! Взвывает стартер. Ничего не подозревающий Браухич включает зажигание. В тот же момент вспыхивает пламя, бледное, призрачное бензиновое пламя. Все укуталось в облака белого и чёрного дыма. Крик из тысячи глоток. Механики замерли как парализованные. Каждую секунду машина может взорваться…

Браухич отчаянно пытается освободиться из своего сиденья. Его руки дрожат. Он не может открыть запор руля. Он не может освободиться…

Я прыгаю к нему, недолго думая, хватаю Браухича за воротник и вытаскиваю его из машины, кидаю на пол, катаю его по земле, чтобы сбить пламя. И вот уже заработали огнетушители и покрыли машину толстым, белым покрывалом. Шипя, пожар гаснет.

Я перевожу дух и оглядываюсь. Там–я не верю своим глазам–

там перед боксом все еще стоит машина Симэна. В пару прыжков я уже возле Дика.

— Бог ты мой, чего Вы еще здесь стоите? Ну, катитесь наконец–то отсюда!

Тут этот молодой «томми» (прим.: прозвище англичан) ухмыляется и, недолго думая, говорит:

— Я думал, мне надо пропустить Браухича вперед…

— Вы должны не думать, а ехать! — ору я. И парень не заставляет себя просить дважды.

Манфред стоит растерянно у боксов, рукава его комбинезона обуглились. Слава Богу, больше ничего плохого с ним не случилось.

Со стороны руководства гонки к нам подходит маленький человек с примечательным лицом: корпсфюрер (прим.: глава «национал–социалистического корпуса водителей») Хюнляйн. — Ну, Браухич, — кричит он, — Вы ведь поедете дальше, не правда ли?

И прежде чем я успеваю сказать хоть одно слово, Манфред щелкает каблуками как на дворе казармы, — Так точно, господин корпсфюрер!

Внезапно кто–то тянет меня за рукав. Это длинный Циммер, «капо» механиков Браухича. — Господин Нойбауэр, — возбуждённо шепчет он, — ради Бога, не дайте ему ехать! Он ведь дрожит всем телом! Я его хорошо знаю–он ведь вылетит в кювет!

Циммер прав! Но прежде чем я успеваю вмешаться, уже взревает мотор машины Браухича. Секундой позже обугленная «серебряная стрела» исчезает.

— Увидим ли мы его еще когда–нибудь? — бормочет Циммер.

Проходят три, пять, десять минут. Мы не получаем никаких новостей, ни одного сообщения с трассы. Меня бросает в жар и у меня темнеет в глазах. Тут к трибунам подъезжает полицейская машина. Из неё вылезает человек в белом комбинезоне. Толпа кричит, ликует, аплодирует. Это Манфред. Он машет нам рукой и у меня падает большой камень с сердца.

Вскоре после этого Манфред фон Браухич сидит на ограждении боксов, болтает ногами и нервно жует потухшую сигарету. Когда он замечает мое приближение, он поднимает взгляд.

— Вы, наверное, хотите выразить мне свои соболезнования, господин Нойбауэр? Благодарю покорно!

— Слушайте, не болтайте чепухи! Лучше расскажите мне, что случилось с Вашей машиной.

И тогда Браухич докладывает: после пожара очень

осторожный старт. Вдоль прямой. Через поворот «Зюдкере». Тормоза действуют, мотор работает ровно. Что ж, тогда дать газу! С ревущим мотором–в поворот «Хатценбах». Мимо «Флюгплатц». Стрелка на спидометре ползет все выше. 180… 190… 200 километров в час. Вот «Шведенкройц» с его пресловутой возвышенностью… Убрать газ! Тут машина подлетает в воздух. Теперь только не менять положение руля, иначе можно разбиться! Но что это? Рулевое колесо не закреплено… штыковой затвор раскрылся… машина неуправляемо несётся дальше. Теперь надо молниеносно выкинуть руль, ухватиться руками за рулевую колонку и пытаться удержать машину на трассе. Только бы не вылететь! Только бы не вылететь! Десять метров… двадцать метров… наконец, начинают действовать тормоза. Взлетают фонтаны грязи. Бог ты мой–кювет! Снова на дороге… и еще раз в кювет… и, наконец, все замерло…

— Эти проклятые маслёнщики, — в конце ругается Браухич, — эти механики почти что имели меня на своей совести. Они забыли после пожара снова закрепить руль.

Вот история господина фон Браухича. В таком виде он ее рассказывал всем, кто хотел ее услышать. И он рассказывал ее так еще годы спустя, и в беседах, и в книгах.

Но если вы спросите меня, — я на это не куплюсь. Ведь механик Циммер, надёжный, верный Циммер, еще сегодня клянётся всеми святыми, — Я тогда лично закрепил руль, и при этом–правильно. Я еще специально проверил защёлку штыкового замка.

Так что очень похоже на то, что добрый старый Манфред использовал якобы незакреплённый руль только как отговорку. Потому что он не хотел признаться в том, что он, после всего этого переполоха с пожаром, потерял нервы и контроль над своей машиной.

А Дик Симэн едет как в трансе. Круг за кругом. «Аденауэр форст»… «Брайтшайд»… «Карусель»… «Деттингер хое»… и снова длинная финишная прямая…

Его ноги горят как в огне. Поджариваются подошвы на педали газа. Руки болят. Они покрыты кровавыми волдырями. Все равно! Стиснуть зубы! И снова, и снова управлять, переключать, тормозить, выжимать сцепление…

Дик Симэн едет гонку своей жизни. И он выигрывает XI Гран При Германии с преимуществом в три минуты перед Херманном Лангом. Затем следуют две Auto–Union, потом француз Дрейфус на Delahaye и немец Пауль Пич на Maserati.

Церемония награждения победителей.

Похлопывания по плечу, рукопожатия, объятия, смеющиеся

лица, автографы. Лавровый венок. И речи…

Дик почти не слушает. Он думает о бедном Хайде. Его соотечественнике и друге, который разбился на одной из Maserati и теперь лежит в больнице Аденау с раздробленными костями. И еще–об Эрике думает Дик. О светловолосой, стройной Эрике из Мюнхена.

Наконец–то гимны. С каждым куплетом тысячи рук опускаются немного ниже. Так долго держать «Hitlergruss» (прим.: вскинутую в нацистском салюте правую руку) не может даже тренированный национал–социалист.

Еще раз похлопывания по плечу и рукопожатия. Затем–приз победителю: огромная бронзовая птица.

Хлопают пробки от шампанского. Дик хочет выпить за мое здоровье. Но у меня другие заботы. Один из механиков потянул меня за рукав. — Господин Нойбауэр, Вы должны немедленно подойти к боксам!

— Что случилось?

Лицо парня становиться похожим на администратора похоронного бюро. Конфискована машина Браухича. Обергруппенфюрер Краус назначил расследование.

Десятью минутами позже я стою перед тремя господами в коричневом. Корпсфюрер Хюнляйн, принц Макс фон Шаумбург–Липпе, обергруппенфюрер Краус–высокая комиссия по расследованию. Вот она, месть маленького человека. — Господин Нойбауэр, — рычит он, — Вы выпустили в гонку повреждённую машину. Вы виноваты в аварии Браухича.

— Ошибаетесь, — говорю я, — Приказ последовал от корпсфюрера Хюнляйна. Я запретил дальнейшее участие в гонке.

Хюнляйн смущённо откашливается, — Да, это верно…

Но Краус не сдается так быстро. — Вам следовало обследовать машину, господин Нойбауэр.

— Посреди гонки? Для этого нам бы понадобился целый день. Могу я вообще

спросить, что было не в порядке с машиной?

— Тормоза, — говорит Краус, — Тормозные шланги из резины, вероятно, обуглились при пожаре. Когда Браухич хотел затормозить, они лопнули, и он вылетел с трассы.

Вот так сюрприз! Если это верно, то мне конец. Пока мы так стояли вокруг разбитой машины, я себя чувствовал совсем нехорошо. Но, смотри–ка, — через пять минут выяснилось: все тормозные шланги в полном порядке!

[…]

18 августа 1938 года наступил день Гран При Швейцарии. Трасса Бремгартен находиться за чертой города Берна, имеет

длину 7 километров и является одной из самых быстрых трасс Европы. Кроме того она еще и очень коварна. Эта трасса стала судьбоносной для Карачиоллы, Акилле Варци, Гайера и Кристиана Каутца.

На старте в первом ряду стоят «серебряная стрела» Дика Симэна и, рядом с ним, Рудольф Карачиолла и Херманн Ланг.

Гонка началась пунктуально. И так же пунктуально, как и все в Берне, подоспел святой Петр со своей лейкой. Дождь полил как из ведра.

В 15 часов опустился стартовый флаг. Поехали. После прекрасного старта Дик Симэн умчался вперёд, за ним Штук на Auto–Union, потом Карачиолла.

Однако одна машина все еще торчит на старте. У меня перехватывает дыхание: это Херманн Ланг! Он дал на старте совсем немного больше газу и – «фффиииии!» колеса прокрутились.

Что ж, Херманн Ланг–не дождевой гонщик. Когда светит солнце на старте, ему нет равных. Но, как только начинает идти дождь, вся его удаль пропадает. Позже мне удалось его излечить…

Но в этот день он тронулся только тогда, когда его обошли уже шесть соперников. По его лицу видно: теперь он в ярости. А тот, кто в ярости, еще никогда не был хорошим гонщиком. Такой человек плохо обращается с педалью газа и тормозами, он перекручивает руль, он сжигает мотор и является первым кандидатом на место в кювете…

Пару кругов все идет хорошо. Но затем у Херманна закапризничал мотор. Потом забарахлили свечи. И, наконец, в его очки ударил поднятый при резком торможении камень.

Ланг прикатился в боксы. Он сдается. А нашему гоночному доктору Глезеру пришлось хорошо поработать, чтобы извлечь из глаза Ланга полдюжины тонких осколков.

Между тем Дик Симэн по–прежнему лидирует. Вплотную за ним мчится Карачиолла. Старый гоночный лис против молодого и зелёного юнца!

Я не могу усидеть на месте. К черту всю тактику и стратегию старика Нойбауэра!

Это гонка мне по сердцу, я снова вижу себя самого сидящего за одним из этих ревущих моторов, я рулю вместе с ними, моя правая нога дергается, как будто бы ищет педаль газа.

Карачиолла все ближе к Симэну. На каждом круге он догоняет несколько метров, десятые доли секунды. Он проходит повороты как по линеечке, точно дозирует газ и тормоз. Ни на секунду не теряется сцепление колес с дорогой.

9 круг. 10 круг. В лицо Карачиоллы безостановочно брызжет вода, поднятая задними колесами Симэна. Так близко Руди уже подобрался… Старый мастер не дает передышки.

11 круг. Перед трибунами машины разделяет расстояние вытянутой руки. Время пришло. Великолепным рывком Карачиолла ускоряет свою машину и обходит Дика Симэна. Такой рывок невозможно повторить–это фирменный приём Карачиоллы, которым он поборол уже многих соперников, соперников класса Бернда Роземайера.

Дик борется отчаянно. Теперь настала его очередь не давать передышки. Теперь он едет в воздушной тени Руди, в облаке водяной пыли, поднимаемой задними колёсами Карачиоллы.

30, 40, 50 круги проходит в борьбе. Карачиолла железно удерживает лидерство. Более того: с каждым кругом его отрыв увеличивается. Дик храбро сражается, но тщетно. И вот, как избавление, финишный флаг.

Победитель: Рудольф Карачиолла. Спустя 26 секунд за ним финишную черту пересекает Дик Симэн. Затем следуют сильно отставшие Браухич, Штук и остальные.

Здесь, в Берне, стало в очередной раз ясно, что Карачиолла–дождевой гонщик, второго такого не сыскать. Я уже часто размышлял, — в чем может быть причина этого? В тонком чутье, с которым он скользит сквозь мокрые повороты? В его особенном стиле вождения?

Нет. Его секрет–это его «тюленьи глаза». Пусть дождь литрами плещет ему в лицо–Карачиолле не нужны очки или защита. Там, где другие сдаются, потому что они не могут разглядеть собственную руку, — для Карачиоллы это не имеет никакого значения.

Причину этого особого дара так и не удалось найти. Специалисты говорят что–то об особом строении глаза, о бесчувственности стекловидного тела, о ненормальном преломлении света в линзе, благодаря которому исправляется замутнение, вызванное попавшей в глаз водой.

Как бы то ни было, – «сегодня дождь» равнозначно «сегодня победит Карачиолла».

Но здесь, в Берне, выяснилось, что и кое–кто из молодёжи знает толк в искусстве вождения в дождь. Этот «кто–то» — Дик Симэн. То, что этот парень свалился к нам как снег на голову, стало для нас особенно счастливым обстоятельством.

Дику Симэну не было на роду написано стать гонщиком. По желанию родителей ему оставался только небольшой выбор: судья, дипломат или член парламента. Ведь его папа–очень богатый банкир, а мама–дама из высшего света, и тоже очень

состоятельная.

Дики, единственный сын, само собой, получил настоящее английское образование: школа в Регби, университет в Кембридже. Факультет современных языков.

Но — свободное время у Дика было в основном заполнено упражнениями в технике прохождения поворотов на ржавом мотоцикле.

Позже мама дарила своему помешанному на машинах отпрыску каждый год по спортивному автомобилю новейшей модели. А когда Дик захотел даже самолет, мамина чековая книжка не заставила себя долго ждать…

Тут случилась первая неприятность. Однажды вечером папа и мама Симэн сидели перед камином и читали «Таймс», когда в дверь постучали. Вошёл дворецкий.

Со всеми признаками достойного негодования он сообщил, — Только что поступила новость, сэр, о том, что мистер Дик вылетел из Дорфенжера в Южную Африку… на автогонку…

Симэна–старшего, шестидесяти семи лет от роду, от испуга хватил лёгкий удар.

Вот таков был Дик: быстренько слетал в Африку–только для того, чтобы принять участие в гонке, и при этом — через 15 километров оказаться в кювете.

Год спустя он доказал, что кое–что понимает в «поуэр–слайде», «дрифтинге» и «контрировании» — азах для каждого гонщика.

Тогда, в 1934 году, Дик Симэн участвовал в своей первой большой гонке, и притом, как и в 1938, также в Берне. Как всегда шел дождь. Но Дик на своей маленькой, черной MG как будто скользил по трассе Бремгартен, обгонял одну машину за другой и возглавил пелетон. Никто не рискнул так рулить по мокрой трассе, как Дик.

Тогда Дик выиграл приз Берна в классе машин с объемом двигателя до 1,5–литров.

Потом он из боксов наблюдал за гонкой тяжёлых «формульных» машин за Большой Приз Швейцарии. В одном из поворотов этой гонки с трассы вылетела машина англичанина Гамильтона и врезалась в дерево. Гамильтон погиб на месте.

Сообщения о победе Симэна и смерти Гамильтона были перепутаны. Английские газеты ошиблись. И эти газеты с неправильными сообщениями попали и в руки старика, который всем сердцем был привязан только к одному человеку: своему сыну Дику…

Отец слег окончательно. Его состояние было признано безнадёжным. Даже прояснение ошибки уже не смогло помочь.

На следующий день Дик вернулся в Лондон, осчастливленный своей победой. Его

мать ожидала его. Под ее глазами залегли тени, но она ничего не сказала…

Когда Дик спросил, — Как поживает отец? Все еще за городом? — Она только ответила, — Да, там… за городом… Дик, ничего не подозревая, сказал, — Один друг пригласил меня на охоту в свое имение в Йоркшире. Мы хотели бы уже сегодня выехать. Ты не возражаешь?

— Поезжай, мой мальчик. И будь осторожен.

Дику не нужно было знать правду. И мать не хотела его ссоры со смертельно больным отцом, который запретил Дику автогонки.

Мать хотела, как лучше. Она думала, что со временем все успокоиться. Но смерть была быстрее. Отец умер, так и не увидев еще раз своего сына. Его последние слова, которые он прошептал, угасая, были полны желания примирения и бесконечной любви к своему мальчику.

Позже я узнал от самого Дика, каким тяжёлым ударом для него стала смерть отца. Но, несмотря на весь траур, от гонок он уже не мог отказаться. Его захватило упоение скоростью и он был околдован властью над моторами.

И вот, в 1938 году, он оказался среди «великих» гоночного спорта, его самого даже причисляют к ним. И в это же время он встретил ту женщину, которая принесла ему любовь.

[…]

Дик Симэн сидит в баре и быстро проглатывает бокал шампанского. Затем он пододвигает табурет у стойки своему другу, знаменитому английскому спортивному журналисту Джорджу Монкхаузу.

Ну, Джордж, ты говорил с моей матерью?

Я попытался.

И? Как она отреагировала? — Чрезвычайно недовольно. Хотя Эрика ей очень нравится, но она крайне невысокого мнения о немцах. И еще худшего — о международных браках.

Джордж Монкхауз смотрит в сторону стола, за которым мать Дика возбуждённо разговаривает с Эрикой. — Если ты спросишь меня, Дик, то старушка не так уж и неправа!

— Мы любим друг друга. Разве этого недостаточно? Между прочим, Эрика отлично говорит по–английски. Она быстро привыкнет к Лондону.

Монкхауз разочарованно улыбается. — Дик, тебе стоило бы получше знать своих соотечественников.

Дик нервно жуёт соломинку. — Какое мне дело до них?

— Очень большое, старина! Ты не можешь изолировать себя

от мира. Если только у тебя не чертовски много денег…

— Денег у меня достаточно.

— На замороженном счету! Только через два года, когда тебе будет двадцать семь, тебе выплатят твою долю наследства. До тех пор ты зависишь от милости твоей матери!

— Ну и что? У Мерседеса я неплохо зарабатываю!

— Но хватит ли этого на двоих? Ты изнежен. И твоя Эрика тоже родом не свинарника!

Дик подсчитывает. Для начала 12.000 марок в год твёрдого оклада, плюс премиальные, в среднем за победу в гонке 20.000 марок, за второе место–15.000, за третье–10.000, плюс к этому еще 40 марок в день на карманные расходы. Машину в личное пользование предоставляет фирма.

Гм… Горы этим не своротишь. Особенно если тебе приходиться полгода проводить в дорогих отелях Монако, Милана, Лондона и Спа. Когда Дик возвращается к столу, он довольно задумчив.

[…]

Двумя днями позже в Милане.

В 5:30 утра любители рано вставать могли наблюдать на миланском вокзале трогательную сцену. На перроне номер 4 стоит долговязый парень. Немного сонный, он держит в руках огромный букет роз. Нервничая, поглядывает на часы.

Пора: прибывает скорый поезд из Цюриха. Из него выходят только несколько пассажиров. Вон, из купе первого класса выбирается элегантная молодая дама в твидовом костюме.

В два прыжка молодой человек уже возле нее, подхватил, закружил и покрывает ее лицо поцелуями.

— Эрика, — сияя, говорит он, — я так рад, что ты приехала! Теперь все будет хорошо!

Ничего хорошего не получилось. Абсолютно ничего–в том, что касается гонки за Большой приз Италии, ради которой Эрика Попп нарочно приехала в Милан, а Дик Симэн, супротив своей привычки, рано встал.

Это была одна из тех гонок, когда начиная с самого первого круга все против нас. Как нарочно, именно Херманн Ланг провалил старт. Карачиолла на втором круге врезался в тюки сена и откатился на последнее место. Дик Симэн, полный темперамента и любви, так измучил мотор, что тот сгорел на 11 круге.

Манфред фон Браухич, холерик, показал себя не лучше. На 19 круге выбыл и он.

Только Рудольф Карачиолла еще плетётся где–то в середине пелетона. О победе речь уже не идет, но ему нужно место в очках,

чтобы в этом году снова стать чемпионом Европы. Незаметно и упорно он сегодня в одиночестве ведет свою

борьбу.

Он сам вытянул свою машину из тюков сена обратно на дорогу и запустил мотор.

Никто и не подозревает, чего ему это стоит, — человеку, чья нога так и не зажила полностью после тяжелой аварии в Монако. Более того, когда он толкал машину, развалилась прокладка на выхлопной трубе. Теперь горячие газы обжигают его правую ногу.

Наполовину без сознания от боли он все–таки едет круг за кругом, и он сумел стать третьим, и теперь окончательно, чемпионом Европы 1938 года.

Победа досталась соперникам: впереди великий мастер Тацио Нуволари на Auto–Union.

Внутри я от всего сердца радуюсь за этого честного спортсмена, человека с головой римлянина и жестко обтянутым кожей лицом, вечного соперника великого Акилле Варци. Но снаружи я рву и мечу по поводу нашего поражения. В конце концов, к моим парням надо относиться «педагогически», так сказать, продемонстрировать «сломленное отцовское сердце».

Дик Симэн стал первым, на кого обрушился мой наигранный гнев. Этот дылда, бесхитростно улыбаясь, подкатывается ко мне после гонки и говорит, — Ну что, господин Нойбауэр, — мы снова устроим сегодня вечером шикарную вечеринку?

— Еще чего! — злобно пыхчу я, — идите к черту–поняли?! Я иду с моей женой на ужин в «Ла Грочетта». Но вдвоем – и баста!

И это я сообщаю каждому, кто заговаривает со мной по поводу вечеринки. Затем я, метая громы и молнии, удаляюсь.

Надо вам сказать, что гоночный народец не относиться к печальным. Вечеринки и праздники стоят у нас не на последнем месте.

Парни из Auto–Union, например, разработали свой собственный ритуал. Каждый год, когда подписываются договора с гонщиками, каждый из четырёх мушкетёров из Auto, должен угостить трех своих коллег «любовной трапезой». Тогда они собираются вместе: темноволосый великан Руди Хассе, бедовый парень Х. П. Мюллер, молодой петушок из Швейцарии Кристиан Каутц и старый, мудрый Тацио Нуволари.

И вперед–в ближайший роскошный ресторан. Теперь официантам не будет покоя. Заказы из всего меню: закуски, основные блюда, десерты, кило устриц, миска икры, шесть порций персиковой «мелба» (прим.: деликатесный и крайне дорогой сорт мороженого), лучшие вина. И — без оглядки на цены…

Только хозяин этой «любовной трапезы» имел право за каждые 500 марок вставить себе в петлицу по красной гвоздике.

Я хорошо помню, как перед гонкой в Милане обнаружил этих четырех парней в ресторане «Джанити» вяло лежащих на стульях, перед длинным рядом пустых тарелок и бутылок. Только один был еще годен для разговора: хозяин «поля» Тацио Нуволари. На его губах играла гордая и счастливая улыбка, а из его

петлицы торчали три красные гвоздики. На четверых они уже проели и пропили 1500 марок.

— Бог ты мой! — сказал я, — Тацио, парни еще доведут Вас до банкротства!

— Не бойтесь! — лукаво улыбается он, — завтра в гонке я получу свои деньги обратно. В виде призовых!

Вот таким он был — Тацио Нуволари…

Однако нам, «мерседесовцам», тем вечером 11 сентября 1938 года нечего праздновать. По крайней мере, так думаю я — и отправляюсь со своей женой Ханзи в «Ла Грочетта». Едва мы проглотили закуски, омлеты «по–флорентийски», и запили их огненным «Кьянти», как открывается дверь, и Херманн Ланг просовывает внутрь свою швабскую башку.

— Посмотри–ка, — делает он удивлённый вид, — наш господин Нойбауэр–какое совпадение!

Он сразу же садиться за наш столик и заказывает обширный ужин для себя и своей кудрявой жены — Лидии.

Ну что вам сказать… в течение получаса ресторан полон до отказа! Один за другим притащились: инженер Уленхаут, наш гениальный конструктор, со своей очаровательной «лучшей половиной», Манфред фон Браухич в тропическом смокинге, Карачиолла, слегка прихрамывая и опираясь на свою жену «Бэйби». К этому–еще несколько директоров и других представителей нашего итальянского филиала.

И, конечно же, Дик Симэн с блондинкой Эрикой.

Все что–то бормочут по поводу «совпадения», садятся и заказывают в манере, показавшейся мне немного наглой. Даже «Каратч», который обычно трясётся над каждым пфеннигом, сегодня ведет себя так, как будто его угощают.

— Ну, — думаю я, — посмотрим на их лица, когда придёт время раскошеливаться…

Когда часы показывают двенадцатый час и моя жена дёргает меня за рукав, потому что пришло время закругляться, «Каратч» интересуется у меня с невинной миной, — Дон Альфредо, этот обед ведь за Ваш счет?

— Как бы ни так, — отпираюсь я. — Когда кто–то покрывает себя такой славой, как вы в сегодняшней гонке, то и думать

забудьте о торжестве за счет фирмы!

Эту сцену надо было видеть! Это был настоящий бунт! Я как раз собираюсь покинуть поле боя, когда Широн, великий гоночный ас из Монако, громко шепчет мне на ухо: «Дорогой монсеньер Нойбауэр, я знать одну причину для праздник… Дик Симэн сегодня обручаться со своей Эрикой!»

Пока я еще колеблюсь, но моя жена странно на меня смотрит. А когда у Ханзи такое выражение глаз, я сразу начинаю заикаться. И никак не могу сказать «нет».

И это была длинная, веселая ночь…

[…]

Четырьмя неделями позже (прим.: позже, чем планировалось изначально. Гонка перенесена по причине Судетского кризиса), 22 октября 1938 года все–таки состоялась гонка в Доннингтон–парке. Это был мокрый, промозглый день. Мы все снова здесь: члены команды Mercedes и Auto–Union. На мачтах развиваются флаги странучастниц: «триколор», «юнион–джек», итальянский и, конечно же, немецкий.

Только что я с радостью прижал к своей широкой груди друзей, нашего Дика и его златовласую Эрику. Для Дика сегодня важный день. Он должен принимать Его Королевское Высочество герцога Кентского, младшего брата короля.

Герцогу объясняют устройство машины и мотора. Он немного легкомыслен и просит Дика проехать с ним парочку пробных кругов.

Во время первого круга герцог еще машет народу. Во время второго он крепко держит свою шляпу. Во время третьего его почти не видно.

Когда они остановились перед боксами, у герцога слегка подкашиваются ноги. Не каждому нравиться мчаться через повороты в гоночном темпе. У господ из свиты волосы встают дыбом, но герцог храбро улыбается: «Это было великолепно, мистер Симэн».

А теперь–шутки в сторону. Эта гонка была полна инцидентов. Молодой Каутц из Auto–Union первым вылетает в кювет. Пара царапин–больше никаких повреждений.

На 30 круге разваливается на части одна из старых Alfa. Полотно дороги покрывает лужа масла. Это может стать очень опасным…

Первым к месту аварии приближается Нуволари. Он видит желтый флаг, означающий «опасность». Тацио мчится со скоростью более чем 200 километров в час.

У меня перехватывает дыхание!

Нуволари скользит по маслу, разворачивается вправо,

пытается противодействовать рулем, разворачивается влево, снова противодействует рулем, дает газ только тогда, когда с шин сошла масляная пленка, очень мягко давит на педаль газа, а тормоза вообще не трогает–и ему удалось проскочить, он стреляный воробей.

Следующим на масляное пятно наезжает Хассе из Auto–Union. Его три раза разворачивает вокруг своей оси, машину выносит с дороги и она с грохотом влетает в деревянный домик для наблюдателей–слава Богу, в нем никого нет. Невредимый Хассе вылазит из своего разбитого автомобиля.

Теперь приближается Дик. Я желаю ему удачи. Позади меня Эрика в ужасе зажмуривает глаза. Машина скользит по маслу как конькобежец во время произвольного катания. Бум… Дик вылетает на полосу травы рядом с трассой. Но Бог ты мой! — не слышно мотора его машины… заглох!

В этом месте следует сказать, что у гоночных машин нет собственного стартера. Электрический стартер есть только в боксах. На трассе приходиться толкать. Нелёгкое дело для одного человека, так как чужая помощь запрещена.

Для Дика это означает: вон из машины… включить зажигание… толкать…

Медленно машина начинает катиться. Один прыжок — и Дик снова сидит за рулем, отпускает сцепление, включает пятую скорость, одновременно рулит так, чтобы легкий наклон трассы благоприятствовал дальнейшему качению, выжимает сцепление. Было бы странно, если бы не завелись два или три из двенадцати цилиндров. И точно, мотор делает: «блубб… блубб…». И пока он снова не заглох, Дик молниеносно переключает на 4… 3… 2… скорость, дает газу, мотор взвывает, и Дик мчится прочь!

Немного времени спустя гонка закончилась: победил Тацио Нуволари. Херманн Ланг стал вторым. А счастливый третий сжимает в объятьях свою Эрику: Дик Симэн.

[…]

15 марта 1939 года удар в литавры вырывает мир из зимней спячки.

Утром этого дня немецкие войска пересекли границу Чехословакии, заняли Прагу, Брюнн, Ольмютц, разоружили чешскую армию. Мир повис на волоске…

В Лондоне идут лихорадочные переговоры. Foreign Office (прим.: английское министерство иностранных дел) гудит как улей. Послы обмениваются нотами. Обсуждаются протесты и контрмеры.

Тут же следует новый удар: 24 марта немецкие военные корабли появляются на рейде Мемеля (прим.: Мемель–

официальное название г. Клайпеда до 1923 г.), немецкие войска занимают Мемельскую область.

В те дни надвигается кризис и в моей команде, среди моих гонщиков.

В моем директорском бюро в Штутгарте посетитель. Дик Симэн меряет комнату длинными шагами. Его лицо раскраснелось. На лбу залегла глубокая складка.

— Господин Нойбауэр, — говорит он, — если так пойдёт дальше, я вижу будущее в мрачном свете. Как англичанин я не смогу больше стартовать за немецкую фирму. Не при этих обстоятельствах.

— Мой дорогой Дик, — говорю я, — какое отношение имеет спорт к политике?

— Боюсь, что большее, чем нам обоим этого бы хотелось. Вы что, уже забыли этот спектакль во время последней автомобильной выставки в Берлине?

Конечно же, я не забыл. Как нам и нашим машинам было велено прибыть к государственной канцелярии, как мы должны были, к удовольствию Гитлера, заставить взвывать компрессоры– пока не начал крошиться мрамор со стен. И все остальное, что бывает на подобных мероприятиях: пожать руку Фюреру, преданно смотря в его истинно арийские голубые глаза, затем в свите Гитлера

проехать с флагами и оркестром по Ост–Вест–Ахсе (прим.: проспект в довоенном Берлине) к выставочным павильонам возле радиобашни. Я чувствовал себя тогда как цирковой клоун и было немного стыдно перед Диком, нашим англичанином.

— Да, — вздыхаю я, — это был большой балаган.

— Большое шоу, — говорит Дик, — Голливуду не удалось бы поставить лучшего. У меня до сих пор звучат в ушах слова Гитлера о смелых гонщиках, которые рискуют жизнью не из простой любви к спорту, а во славу Германии!

— Гитлер много чего говорит…, — ворчу я, — не надо все воспринимать буквально.

— Конечно, — Дик зло улыбается, — в сентябре он говорил, что у него больше нет территориальных притязаний в Европе. А шесть месяцев спустя он проглотил Чехословакию и Мемельскую область. Для меня ясно одно: когда господин Гитлер открывает рот, он лжет.

У меня на лбу выступил пот. К счастью мы одни. А моя секретарша, Хайнце, в такие моменты всегда теряет слух.

— Дик, мальчик мой, Ваше мнение делает Вам честь. Но пожалуйста, оставьте его при себе. Вы еще договоритесь до того, что лишите меня лучшего гонщика, а себя

– головы.

— Я — англичанин, — холодно говорит он, — я говорю, что думаю. И в ярости уходит.

[…]

У меня в 1939 году полно забот и без политики. План–график гоняет меня вдоль и поперек Европы. Начался гоночный сезон.

8–го апреля: Гран При По во Франции. Победителя зовут Херманн Ланг. Дик не стартовал.

7–го мая: Гран При Триполи. Дик с нами не поехал. В нашем распоряжении только две машины, который достались опытным Лангу и Карачиолле. Ланг побеждает.

21–го мая: Айфельская гонка ADAC. На этот раз Дик участвует. Он честолюбив. Год назад он выиграл здесь свой первый Гран При… и любовь Эрики заодно. Здесь он хочет доказать, на что он способен.

Еще одного нельзя остановить: Манфреда фон Браухича. Он жаждет реванша за прошлогоднее поражение от Дика. Гонка будет горяча!

Но когда стартер опустил флаг, одна «серебряная стрела» остаться стоять на старте — машина Дика Симэна! У него поломка сцепления…

Вы не приставляете себе, скольких седых волос уже стоили мне эти сцепления!

— Почему? — спросите вы.

— Дорогой читатель, давайте на пять минут поиграем в гонщика и гоночного руководителя. Вот вы–один из моих подопечных и сидите за рулем машины

мощностью в 400 лошадиных сил.

Предположим, вы на старте. Мотор заведен, работает хорошо, скажем на 2.500 оборотах. Ваша нога плавно остается на педали газа. «Рррр!», — урчит мотор, сыто и довольно, как кот на солнце.

Ни в коем случае не играйте ногой на педали газа, как это делают некоторые люди, воображающие себя гонщиками, особенно между 5 и 7 часами утра под окнами вашей спальни. «Руо–руо–руо» — недовольно рычит тогда мотор.

Мы, инженеры, называем такое дурачество «телеграфированием». А телеграфирование–это смертный грех, который никогда не совершит настоящий гонщик. Дело в том, что это чрезвычайно плохо для свечей, так как при каждой сброске газа бензиново–воздушная смесь в цилиндрах обогащается капелькой масла из смазки. Это – больше, чем может выдержать чувствительная гоночная свеча зажигания при низких температурах. Она замасливается. И ваш величественный «рысак» ковыляет по трассе вместо двенадцати только на шести или

восьми цилиндрах…

Но так как вы–опытный гонщик, таких дуростей вы не делаете. И уж точно не на Нюрбургринге, где хороший старт означает половину победы. Так вот, вы смотрите на толстяка Нойбауэра стоящего возле боксов и заклинающе поднимающего вверх десять пальцев. Вы знаете что это означает: десять секунд до старта.

Теперь вы выжимаете педаль сцепления и включаете первую скорость. Я показываю пять пальцев. Еще пять секунд.

Ваша левая нога железно держит педаль сцепления, правая теперь легко, но непрерывно жмет на газ. Вы повышаете обороты мотора и осторожно отпускаете сцепление. Левая нога поднимается спокойно, очень осторожно, чтобы ни в коем случае не перекатиться досрочно через стартовую линию. Это стоит целой штрафной минуты!

Четыре… три… два… один…

В эту последнюю секунду вы убираете левую ногу со сцепления, мягко, но равномерно выжимаете педаль газа и повышаете обороты мотора до 4.000.

А теперь вперёд… или все–таки нет!

Дело в том, что при окончательном зацеплении дисков сцепления эти 4.000 оборотов понижаются до 400. В малые доли секунды поверхность дисков становиться раскаленной. В этом случае они могут лопнуть как стекло, на которое быстро льют горячую воду. Вот и конец мечте о победе в Гран При. Это–гоночное невезение. Такое может случиться даже с таким мастером как Дик Симэн…

Кстати, гонщика который выиграл айфельскую гонку 1939 года звали не Симэн и не Браухич. Его звали Херманн Ланг.

Июнь 1939 года выдался жарким и безоблачным. Термометр показывает уже в 10 часов утра 24 градуса в тени. Те, кто может это себе позволить, пакуют чемоданы и

едут в отпуск. Простой человек отправляется на Балтийское море–полный пансион за 5 марок в день и вид на Варнемюнде. Другие едут в Ризенгебирге, в Мариенбад, Курише Неринг, на Гельголанд.

А наш путь лежит в Вену. Здесь можно увидеть немало интересного: VI имперская театральная неделя, имперский день садовника, Рихард Штраус празднует свой 75 день рождения. А наверху на Каленберг (прим.: с немецкого Kahlenberg–Лысая гора) ревут моторы наших «серебряных стрел»: тренировка первого этапа Чемпионата Германии по горным гонкам.

У нас две машины в деле: быстрого Ланга и молодцеватого Браухича. Карачиолла остался дома. В горных гонках он после

своей тяжёлой аварии в Монако, шесть лет назад, больше не участвует.

Горные гонки–это чрезвычайно утомительное дело. Приходиться сильно попотеть. Нужно беспрерывно выжимать сцепление, переключать скорости, тормозить и разгоняться. Для Карачиоллы и его поврежденного бедра слишком велика опасность переутомления. Он остаётся дома в Швейцарии, читает в газетах, кто победил и потчует на заслуженных лаврах.

С Диком Симэном дело обстоит по–другому: он поехал с нами. Голодными глазами он наблюдает за каждой гонкой, даже если в его распоряжении нет машины, как здесь, на Каленберге. Дик хочет смотреть, проверять, учится. Наш молодой человек честолюбив. Быть может, случится чудо и для него все–таки освободиться машина…

И ведь почти случилось так, что его расчёт оправдался.

На следующий день «праздник тела Христова»: все тренировки отменяются. Я со своими парнями приглашён к старому другу. Мы сидим в саду виллы Шпитцхютля в Хинтербрюле и нежимся на солнышке.

Шпитхютль–господин старой школы, с очаровательной молодой женой и хорошо набитой мошной. Он владеет парой дюжин домов, и каждый ребенок в Вене знает его фирму «Spitzhuttl, Stoff und Seiden en detail».

Молодежь веселится, как ягнята на лугу. Ланг и Браухич забыли все свои споры и гоняют друг друга вокруг плавательного бассейна.

— Ну, погоди! — орет Ланг, — Когда я тебя поймаю…

Он гонится за Манфредом как пантера. Манфред, в свою очередь, мчится так, как будто от этого завит его жизнь, хочет вниз головой прыгнуть в воду, поскальзывается, падает…

— Осторожно! — кричу я.

Уже поздно. Он лежит, правда, не вниз головой, а на противоположной части тела и буквально плачет от боли. В один момент я рядом с ним и ощупываю кости. Вроде ничего не сломано. По всей видимости, только ушибы. Но, как назло, именно на заду, который так важен для гонщика…

Мы переносим Манфреда на диван. Холодные компрессы должны исправить

повреждения.

Я взялся за Ланга и отчитываю его до звона в оконных стёклах. Такие глупости–за два дня до гонки! Ланг разыгрывает оскорблённую невинность.

— Ему следовало бы самому следить за собой, — ворчит он на своем швабском диалекте, — я бы никогда так не свалился.

Однако Дик Симэн ухмыляется, наполовину сочувствующе, наполовину удовлетворённо. Я хорошо знаю свои кадры и могу себе представить, о чем он сейчас думает: если Браухич выйдет из строя, то настанет очередь Дика…

Семь часов утра. Гонка все ближе. Мы уже все тренируемся: гоночные машины, спортивные машины, мотоциклы — с коляской и без.

Вокруг все кишит людьми в коже и белых комбинезонах. И Манфред фон Браухич тоже присутствует, к великому сожалению Дика Симэна. Манфред все еще слегка хромает, но сжимает зубы. Он хочет ехать любой ценой.

Старт располагается внизу, в садовом хозяйстве в Гринзинге. Оттуда путь лежит вверх, по новой дороге, через повороты и серпантины наверх, где находиться замок и отель Кобенцль. Здесь расположились высокие гости: имперский министр доктор Геббельс и его итальянский коллега Дино Альфиери, которые прибыли в Вену на VI имперскую театральную неделю.

В бюро руководства гонки стоит жужжание как в пчелином улье. Снаружи уже четверть часа ревут моторы. Но голос корпсфюрера NSKK Хюнляйна перекрывает их всех. Внезапно перед ним появляется адъютант, — Господин имперский министр Геббельс желает Вас к телефону.

— Неужели? — рявкает Хюнляйн, — Ему–то что нужно в такую рань?

Он подходит к телефону. Я вижу как его лицо становиться все краснее и краснее. Затем я слышу как он бормочет сквозь зубы, — Так точно, господин министр…

В ярости он кидает трубку и, с трудом сохраняя самообладание, идет к нам. На щеках у него играют желваки от злости. Ясно видно, что он сейчас взорвётся.

— Всем слушать сюда! — кричит он срывающимся голосом, — Тренировка немедленно прекращается! Господин министр Геббельс не желает, чтобы его сон беспокоили так рано…

Затем он убегает, ныряет в машину, и мы видим только облако пыли.

Венскую гонку на Каленберге выиграл Херманн Ланг. Это его четвертый старт и четвёртая победа в этом году. Парень в отличной форме, просто непобедим. На втором месте молодой и отчаянный Х. П. Мюллер из Auto–Union, за ним–с болями в филейной части и стиснутыми зубами — Манфред фон Браухич.

25 июня 1939 года — дата, которую я никогда не забуду.

День выдался серый и туманный. Из красивого арденнского ландшафта мало что видно. Моросит редкий дождик. Десятки тысяч зрителей уже с самого утра расположились вдоль

треугольной трассы Франкошам, места проведения Гран

При Бельгии. На поездах, автобусах, машинах, даже на велосипедах на эту сторону границы выбрались болельщики из близкой рейнской области. И вот они стоят под плащ–палатками, накидками из плёнки и зонтами и ждут старта.

Место старта расположено неудачно, на пологом участке дороги. Машины тут легко могут начать катиться сами по себе. А того, кто пересечёт стартовую линию преждевременно, ожидает полновесная штрафная минута за каждую секунду. Такой — проиграл гонку еще до ее начала.

Разумеется, у гоночных машин есть маленький ручной тормоз. Но во время старта счет идет на доли секунды. У гонщиков все занято: левая рука на руле, правая на рычаге переключения передач, левая нога на сцеплении, правая на педали газа. На то, чтобы отпустить ручной тормоз, уже ничего не остается.

Тут я придумал один трюк: я предлагаю положить под передние колеса маленькие деревяшки. Но мои механики, умницы, придумали еще лучше.

— Дерево расщепляется, — говорят они, — это может быть опасным для шин. Возьмём лучше мел — при старте он разотрётся в порошок… Так мы и сделали.

До старта еще три минуты. Дождь все сильнее. Хорошенькое дело! Эта трасса с смоляно–щебеночным покрытием и в хорошую погоду полна коварства: узости, подъемы, спуски, острые повороты… только бы сегодня все прошло хорошо!

Механики на своих местах, по три человека на каждого гонщика. Домкраты, запасные колеса, инструменты–все готово. Позади наших боксов стоят жены. Лидия Ланг и Эрика Симэн болтают. Речь идет о новых модах и рецептах для клёцок. Мне бы их заботы…

«Бэйби» Карачиолла другая. Она входит в нашу команду и имеет право стоять впереди, у боксов. Она держит хронометры, ее таблицы готовы. В хронометраже она — моя правая рука.

Стартовые места определила жеребьёвка. В первом ряду сияет светло–красная Alfa доктора Фарины, рядом с ним Херманн Ланг, затем Auto–Union Х.П. Мюллера. Дик Симэн получил место во втором ряду. Он оборачивается и слегка насмешливо машет стоящим позади него: Карачиолле и еще на ряд позади Манфреду фон Браухичу.

14:30. Опускается стартовый флаг. Гонка начинается.

Мел великолепно сработал. Ланг хорошо тронулся. Он закончил первый поворот сразу за Мюллером. Остальные следуют позади, все тринадцать машин в гонке.

Тринадцать? Бог ты мой! Как вы знаете, я не суеверен. Но– наш Дик! Для него сегодня все «13»: возраст–26 лет, стартовый номер–26. А по Адаму Ризу (прим: автор известного учебника арифметики XVI века) 26 это два раза по тринадцать. В заявочном листе его имя стоит на 13 месте. Год его рождения 1913–й. И к тому же 13 машин в гонке… Я ловлю себя на том, что три раза стучу по дереву. Хоть и не верю во все это – но, в любом случае, не помешает.

Кстати, почти все гонщики боятся тринадцати и еще «злой» семерки. Поэтому в

большинстве гонок в качестве стартовых номеров используются только чётные числа.

3–й круг. Мюллер все еще лидирует. Парень неплохо идет, но Ланг следует за ним по пятам. Еще 50, еще 40 метров. В опасном повороте «Ставело» он предпринимает попытку обгона. Тщетно… Он пробует второй, третий раз. Мюллер не пропускает. Черт побери, — он не хочет? Он что, — не видит преследователя в зеркале заднего вида?

4–й круг. Ланг снова атакует. И снова Мюллер не освобождает путь. Это переходит все границы. Ланга охватывает холодная ярость. Его машина быстрее, лучше, но он не может обогнать…

5–й круг. Позади Мюллера образовалась тесная группа. За Лангом следует Карачиола, потом Симэн. Скоро за Мюллером колонной будет ехать весь пелетон.

6–й круг. Проезжая мимо боксов Ланг грозит кулаком. Это знак: «меня блокируют». Я киплю от злости. Господа спортивные комиссары что, заснули? Я быстро бегу к ближайшему. Это маленький человечек, с грустными глазами и растрепанными усами под чопорным котелком.

— Уважаемый! — кричу я сквозь вой компрессоров, — Вы что, не видите, что Мюллер нас блокирует? — Покажите же ему синий флаг!

Синий флаг означает: «держать правее–дать себя обогнать!». Если это не действует, тогда показывают черный флаг. Это означает: «Остановиться предупреждение!»

— Mais oui (прим.: фр. – да, конечно!), — лепечет человечек в котелке и беспомощно на меня смотрит. Похоже на то, что об автогонках этот господин, в обычной жизни, вероятно, налоговый инспектор, не имеет не малейшего понятия.

7–й круг. Приближается лидирующая группа. Четыре машины сразу друг за другом: Мюллер–Ланг–Карачиолла–Симэн. Человечек хватает флаг. До него поздно доходит. Когда он поднимает флаг, Мюллер уже давно проехал. И показывает он его

именно… Лангу!

Ну, хватит! Я ругаюсь так, что этого хватило бы на три года чистилища. — Сударь! говорю я, — Сейчас я Вам покажу, как Вы должны сигнализировать!

Я становлюсь рядом с ним и не спускаю глаз с часов. Я знаю, сколько минут и секунд требуется гонщику на круг. С часов я могу сосчитать, когда они снова проедут мимо. Часы тикают… Там… серая стена воды, внутри нее несколько серебристых теней…

— Сейчас! Я даю комиссару толчок под ребра, так что он от страха почти роняет флаг. Но тут мне становиться нехорошо. Мимо нас проносятся только две машины. Симэн перед Лангом. Отсутствует Мюллер. Отсутствует Карачиолла. Что случилось?

На этом, 9–м круге, Лангу все надоело. Ему не удалось обогнать Мюллера. Теперь пусть другие попытают счастья. Он дает Симэну и Карачиолле знак «Обгоняйте!»

и пропускает их вперед.

Карачиолла, лучший из «дождевых» гонщиков, переходит в атаку. Теперь он позади Мюллера. Он отважно мчится сквозь повороты. Ему в лицо плещет, как из душа.

Вот поворот «Ставело». Острый, узкий, опасный… Мюллер проходит далеко по внешнему радиусу, Карачиолла следует за ним и видит шанс обогнать по правой стороне. Он дает газу–но задние колеса проскальзывают и проворачиваться. Карачиолла отчаянно противодействует рулем, пытается уравновесить машину… все зря!

Машина боком вылетает с трассы, пробивает проволочное ограждение, врезается в кустарники и останавливается на болотистом лугу.

Для Карачиоллы гонка окончена. Покрытый грязью, мокрый, с побелевшим кончиком носа он возвращается в боксы. Он еще не совсем оправился от шока…

И как назло, именно после этого неудачного обгона у Мюллера забарахлил мотор. Он далеко отстал.

На 12–м круге лидирует Симэн–перед Лангом. Симэн гонит как дьявол. Стремительно, элегантно и–дерзко. В поворотах он использует отчаянный трюк. Трасса окаймлена с обеих сторон клинкерным кирпичом (прим., — особый высокопрочный кирпич, получаемый из специальных глин обжигом до спекания.).В поворотах Дик выезжает передним внутренним колесом на ширину шины за пределы трассы, навешивается внутренней стороной колеса на клинкер и как будто бы катапультируется на этом колесе сквозь поворот. И каждый раз он при этом выигрывает драгоценные секунды. Отчаянная, опасная игра…

Георг Майер вылетел на своей Auto–Union на 14–м круге.

На 17–м круге Дик Симэн и Херманн Ланг почти одновременно останавливаются в боксах: заправка, замена колёс! Все готово. Механики лихорадочно работают, как в трансе, от напряжения почти забывают дышать. Бывало, что кое–кто уже даже падал в обморок.

Все как на плацу: с выключенным мотором — чтобы не замаслились свечи — машина катится последние 200 метров до боксов и останавливается с точностью до сантиметра на предписанном месте. Это важно. Если гонщик промахнётся мимо отметки хотя бы на полметра, ему придется в одиночку толкать машину назад. Никто не имеет права ему при этом помогать.

Симэн и Ланг – «стреляные воробьи». Они останавливаются точно. На каждую машину приходятся по три механика. Каждый приём, каждый шаг разучен, даже если разбудить среди ночи: механик №1 держит наготове левое заднее колесо, механик №3 быстро подаёт гонщику чистые очки, кусочек кожи, — чтобы очистить лобовое стекло, стакан воды для подкрепления. Затем он заливает горючее. Между тем, механики №1 и №2 поднимают машину на домкрате. Один заменяет левое, другой–правое заднее колесо. И тут же механик №1 прыгает вперед, к электрическому стартеру, мотор взвывает…

Я смотрю на хронометр, — 25 секунд… Ланг первый уноситься прочь.

30 секунд… — теперь и Симэн готов к старту. Правый задник колпак колеса защемился. Это стоило несколько драгоценных секунд.

Кругом позже Дик уже снова лидирует.

22–й круг: до конца гонки еще тринадцать. Опять эта несчастная тринадцать. У меня нехорошо на душе. Дик Симэн лидирует–в 50 метрах перед Херманном Лангом. Машины приближаются к повороту «Ла Сурс». Некий бельгиец учредил премию в 100.000 франков за быстрейший круг. А молодожёну Дику такие деньги пригодятся. Со скоростью в 220 км/ч он мчится по мокрому от дождя гудрону.

Вот и поворот. Херманн Ланг видит, как Дик круто выворачивает влево. Конечно, трюк с навешиванием. Просто дерзость на такой скорости…

Дик борется со своей машиной, тянет руль, не может его провернуть.

— Проклятье, — думает Ланг и давит на тормоз. Проклятье…

Затем все происходит за секунды: машину Дика заносит, разворачивает, она вылетает с трассы… треск, грохот… она врезается боком в дерево!

И вот Ланг уже проехал мимо. В зеркальце заднего вида он еще успевает увидеть всполохи красного пламени. Он сжимает зубы — теперь только не думать…

Когда Дик открывает глаза, навстречу ему бьёт пламя. Палящая жара сжирает его лицо. Он дёргает руль. Замок не открывается. Его заклинило.

— Помогите! — кричит Дик, обезумевши от боли, — Помогите… Потом он уже ничего не видит и не слышит.

Люди в ужасе смотрят на горящую машину, на белую фигуру за рулем, которая отчаянно корчится и затем безжизненно оседает. Каждую секунду может взорваться бензобак. Никто не осмеливается оказать помощь.

Никто? — Два человека бросаются вперёд, бельгийские офицеры. Они перелезают через отделяющий забор. Навстречу им бьет пламя… оно опаляет одежду, руки, брови, волосы. Неважно. Речь идет о человеческой жизни. Оба офицера хватают Дика, вытаскивают его из машины, катают по влажной земле и сбивают пламя с горящего комбинезона.

Взвывает сирена. Примчалась машина скорой помощи. Сюда бежит человек с маленьким чемоданчиком в руке: доктор Глэзер, гоночный врач Mercedes и Auto–Union.

Доктор Глэзер видел много крови, много несчастий, ужасные раны, умирающих и мертвых людей. Но то, что он видит здесь, он не забудет до конца своих дней. Лицо, верхняя часть туловища, голени, почти две трети поверхности тела Дика Симэна покрыты ожогами. И этот обезображенный человек теперь снова в полном сознании. Он кричит от безумной боли.

Врач наполняет шприц и колет в бедро Дика. Крики становятся тише. Минутами позже «скорая помощь» мчится в больницу Спа.

Я вижу, что Дик отсутствует на 23 круге. Я вижу знаки Ланга, его бледное лицо–и я все понимаю…

Несколько минут спустя, поступает сообщение через громкоговорители: «Машина №26 разбилась в повороте «Ла Сурс» и загорелась. Гонщик тяжело ранен».

«Ла Сурс» — это ведь на 13–м километре! Ох, три раза это проклятое число. Предчувствия Дика не обманули…

Больше всего я хочу туда. Но я не могу покинуть свой пост. Ланг и Браухич еще едут. Я им нужен. Гонка продолжается, круг за кругом.

Я посылаю к месту аварии Ханса Гайера, моего ассистента. Затем я оборачиваюсь к Эрике, хотя бы ей я могу немного помочь. Но я уже вижу, как два господина уводят Эрику Симэн. Она идет очень прямо, очень стойко. Она хочет быть храброй…

— Бедная девочка, — растроганно думаю я. Боже, почему это должно было случится именно с этими счастливыми людьми?

Затем я отключаюсь. Я нажимаю мои хронометры, записываю времена кругов, поднимаю сигнальные таблицы, отдаю команды. Я не думаю, я не чувствую. Я как автомат.

43–й круг: еще два до цели. Ланг ведет перед Хассе, молодым великаном из Auto–Union и перед Манфредом фон Браухичем. Я смотрю на часы. Каждую секунду Ланг должен промчаться мимо боксов. Сигнальные таблицы подготовлены. Проходят секунды. Ланга все нет.

Пять… десять… пятнадцать секунд проходят. Тайно я почти молюсь, — пусть это будет только дефект шин или сломавшийся мотор, но только не еще одно несчастье, не еще один тяжелораненый…

— Команде Ланга приготовиться! — кричу я, чтобы отвлечь себя и других. Подготовить колеса, топливо… — и намного тише я добавляю, — Запасного водителя сюда…

Длинный Вальтер Боймер уже стоит рядом со мной, готовый, — в очках и комбинезоне. Мы ждем. Десятки пар глаз всматриваются в туманную хмурь, покрывающую трассу. Парочка машин проносятся мимо, две Delahaye, одна Alfa Romeo — машины, которых уже давно обошли на круг.

— Вот он! — восклицает Лидия Ланг. С восторгом, с облегчением.

С выключенным мотором Ланг катиться к нам, уже издалека указывая позади себя, на бензобак. Слава богу–всего лишь закончилось топливо! На мокрой дороге мы, по возможности, заправляем не полностью, потому что нагруженная сзади машина склонна к заносам.

Под огромным давлением топливо закачивается в бак. Механики толкают, Ланг поворачивает зажигание, машина начинает ехать. И тут…

— Блубб… блубб… — делает мотор. И тут все тихо. У меня перехватывает дыхание. Этого еще не хватало! Последних капель бензина в карбюраторе не хватает, чтобы запустить мотор.

— Сцепление! — кричу я, — Качать!

Но Ланг и так знает, что ему делать. Как безумец он нажимает вверх и вниз педаль газа, чтобы повысить подсос бензиновой помпы. Он выжимает сцепление–и машина начинает бесшумно катится. Еще 20, еще 10 метров, потом начинается подъем. Тогда все, гонка проиграна буквально в последнюю минуту.

Последняя, отчаянная попытка–и вот! — глухой гул, взвывание 300 лошадиных сил… и Ланг умчался. Через 4 секунды

мимо нас проезжает Хассе, второй, на своем «рысаке» Auto–Union. Четыре секунды, которые определяют победу или поражение…

Харманн Ланг выигрывает Гран При Бельгии 1939 года, Манфред фон Браухич становиться третьим, позади Хассе.

Но сейчас это уже не важно. Гонка окончена, теперь только одно, — В больницу, говорю я Гайеру. — Езжай так быстро, как только может этот драндулет!

Комната номер 39 на первом этаже. Пахнет карболкой и эфиром. Занавески задернуты. В углу, перед образом святого, горит свеча. У кровати сидит сестра в орденском облачении. Она поднимается, когда мы с Эрикой входим.

Вон там лежит Дик. Его голова, туловище, руки покрыты белыми бинтами. Ладонь Эрики нервно сжимает мою руку. Я чувствую, как она дрожит.

Дик в сознании. В его измученных болью глазах мерцает узнавание.

— Darling, — шепчет он ели слышно, — как хорошо… что ты здесь…

Мы стоим как вкопанные. Я смотрю на лицо доктора Глэзера. Оно застыло как маска. Вокруг рта две глубокие складки. Наш гоночный доктор ни на минуту не покидал Дика, не покидал друга.

— Darling, — говорит Дик еще раз, — прости меня… я… я… наверное, очень тебя… испугал…

Этот замечательный парень полон самообладания, несмотря на всю боль, хотя он и сам знает, как плохи его дела…

— Теперь… — Дик запинается, его дыхание хрипит, — теперь… сегодня вечером… тебе придётся идти в кино одной…

Подавленный всхлип. Эрику шатает. Это слишком. Сестра берет ее за руку и бережно выводит наружу.

Я подхожу к кровати.

Господин Нойбауэр…

Мальчик мой, — тихо говорю я, — мой дорогой Дик… Я сажусь к нему. Запинаясь, отрывистыми предложениями он еще раз рассказывает мне, как все произошло.

Старая история. Мне это знакомо по тысяче гонок. За годы моей жизни я видел такое снова и снова на всех трассах мира: гонщик 99 раз проходит опасный поворот, со всей изощренностью, но все равно осторожно, с точно дозированной скоростью. А потом, в сотый раз, он хочет быть быстрее, показать еще лучшее время круга, входит в тот же поворот, но дает капельку больше газа–и въезжает прямо в объятия смерти.

Дик замолчал. Слышно только его дыхание. Это хрипящие дыхание умирающего

— мне оно слишком хорошо знакомо, со времён войны, от других людей, чья жизнь подходила к концу…

Доктор Глэзер дает мне знак. Тихо, на цыпочках, я выхожу.

Мы сидим в пустом коридоре. Бледная, плачущая, сжавшаяся Эрика Симэн, кроме того, Ханс Гайер, мой водитель, сам старый гоночный лис и английский друг Дика. Остальных я отправил домой, в наш отель. Но и они не могут заснуть. Сидят вместе, тихо беседуя между собой. Этим вечером нет победного празднества.

Это часы, в которые я проклинаю все гонки этого мира, всех конструкторов, гонщиков, гоночных директоров — и не в последнюю очередь себя самого. Но более всего я проклинаю машины, эти блестящие, бездушные чудовища, которые мы одновременно любим–и ненавидим. Эти проклятые коробки, из которых, стоит им начать гореть, никто не выберется живым.

Дело в том, что гоночные машины делаются точно по размеру. Они должны сидеть, как хорошо пошитый костюм. Гонщик не должен ни на миллиметр скользить по своему сиденью. Поэтому формы тела аккуратно запечатлеются в формовочной смеси, и сиденье изготавливается соответствующим образом. Так же, с помощью штангенциркуля и рулетки, для каждого гонщика измеряются педали газа, сцепления и тормоза, и точно выставляются. Так же, под его руки, устанавливается и руль.

В современной гоночной машине сидишь как в клетке. Все свободное пространство используется до миллиметра. Невозможно сесть или вылезти без того, чтобы не снять руль. Хотя для этого и достаточно одного движения–но горе, если при аварии замок погнется, заклинит или повредится и не дает себя открыть. Тогда только что встреченная с восторгом и изумлением гоночная машина превращается в смертельную ловушку… как у Дика Симэна…

Мы все еще ждем в коридоре больницы Спа. На часах 10, потом 11 часов. Дик без сознания. Сердечная деятельность становиться неравномерной. Переживёт ли он ночь…? Наш доктор Глэзер не оставляет его ни на минуту.

Было немного после полуночи, 26 июня 1939 года, когда бледный и утомлённый доктор Глэзер выходит из палаты. Мы встаем, молча смотрим на него, полные ожиданий, полные страха.

Такое впечатление, что доктор Глэзер нас не видит. Его губы движутся, но я слышу только одно слово:

— Все.

Затем он уходит, по бесконечному коридору, медленно,

механически. Его шаги скрипят по линолеуму.

Я заключаю Эрику в объятия и крепко прижимаю к себе. Она плачет, молча, без звука. Я могу только обнять ее, слов у меня нет. И я плачу по Джону Ричарду Битти Симэну, моему другу. И я не стыжусь моих слез.

[…]

На кладбище Патни Веллей, на юго–западе Лондона, собралось маленькое скорбящее общество.

На похороны Дика вместе со мной прилетели Херманн Ланг и Манфред фон Браухич. Auto–Union также прислала в Лондон своего представителя. Здесь, у открытой могилы товарища, забыто все соперничество.

А вон там, рядом со своим отцом, под глубокой вуалью, склонившись, стоит тонкая фигура Эрики.

Монотонная речь священника… хорал… глухие удары земли о крышку гроба… и все кончено.

Я еще раз пожимаю Эрике руку. — Не плачьте, Эрика… Вы еще так молоды. Поверьте мне, время лечит все раны!

Эрика устало качает головой.

— Так, как тогда, уже никогда не будет… — тихо говорит она, — в первый раз в моей жизни я была абсолютно счастлива… триста тридцать дней подряд…

Прошли годы. Годы войны, ненависти, разрушений. Был уже 1953 год, когда я снова повстречал Эрику Симэн в Штутгарте, во время встречи старых гонщиков из прошлых времён.

Эрика повзрослела, стала более женственной–и еще красивей. Она рассказала мне, что она пережила и выстрадала за все эти годы:

Эрика осталась в стране своего мужа, которого она так любила–в Англии. Она осталась и когда началась война. Ей было ужасно тяжело. Когда она вышла замуж за Дика, она стала англичанкой по гражданству. Но все видели в ней только бывшую немку.

Этому еще способствовала вражда Лилиан Симэн (прим.: — матери Дика), которая никогда не простила Эрике, что она завоевала любовь Дика… Эта вражда матери, в конце концов, заставила Эрику покинуть Англию. Она уехала в Америку. Там изнеженная Эрика, дочь из богатого дома, стала продавщицей в универмаге. Потом она достигла поста начальницы отдела. А в один прекрасный день Эрика вернулась в Германию, на родину, чтобы встретиться со старым отцом, незадолго до его смерти.

Жизнь продолжалась. Время залечило раны. Сегодня Эрика–счастливая жена и мать–живёт где–то в Германии. Только иногда, она задумчиво смотрит на драгоценное кольцо с бриллиантом на

своей руке, подарок на помолвку от Джона Ричарда Битти Симэна, которого все называли «Дик».

В лице Дика Симэна скончался один из тех настоящих талантов, которые редко встречаются на гоночных трассах. Дарование от природы, в котором нечего было развивать. Талант, который сам работал над собой и оставался себе верен.

Наверное, вы спросите, как мы–автомобильные фирмы или гоночные руководители – «добываем» своих гонщиков? В конце концов, гонщик–это не профессия, в которой поступаешь на учёбу, после некоторого промежутка времени и экзамена становишься подмастерьем и, наконец, сдаешь работу на звание мастера.

Как раньше случилось так, что такие имена как Карачиолла, Штук, Нуволари в 20х годах как звезды взошли на небосклоне автоспорта, я расскажу позже, так как эти люди были тесно связаны с тем временем, когда автомобили развивались хотя и постоянно, но медленно. И они росли вместе со своими машинами.

Совсем по–другому дело обстояло в 30–х годах, когда резко подскочили мощность моторов и скорость машин. Тогда, в 1936 году, мы искали настоящие таланты как пресловутую иголку в стоге сена. И так мы пришли к идее основать школу гонщиков.

1936 был для Mercedes чёрным годом. Победы не получались совершенно. Некий отчаянный молодой человек выигрывает одну гонку за другой–Бернд Роземайер. Он ездит за Auto–Union, наших больших конкурентов. О нем вы еще много узнаете.

У нас же началась большая суматоха, когда этот Бернд Роземайер выиграл и Гран При Германии 1936 года, когда наш Карачиолла сошел, Ланг сломал палец, Широн разбился, Манфред фон Браухич и Фаджиоли оказались далеко позади–в гонках этого года мы сошли с дистанции. Но мы уже предвкушаем реванш в 1937 году…

Конструкторы, инженеры, механики занялись машиной. Они исследуют каждый болт, каждую пружину на предмет скрытых ошибок. Там карандаши летают по чертёжным доскам, стучат гаечные ключи, ревут моторы на испытательных стендах.

А я осматриваюсь в поисках новых гонщиков, талантах, которые смогут бросить вызов этому молодцу Роземайеру.

Тогда, в 1936 году, гоночные асы стали настоящим дефицитом. Я ищу молодых людей, у которых чувство правильного скольжения в поворотах в крови. Теперь вы скажете: чего, собственно, нужно толстяку Нойбауэру? Все, что от него требуется, это постоять на краю автобана после обеда в воскресенье. Он просто кишит гоночными талантами…

Возможно, вы думаете, что и вы сами являетесь кем–то вроде второго Руди

Карачиоллы только потому, что хорошо умеете проходить повороты? Но так думали и многие до вас. И частенько это была их последняя мысль…

А теперь серьёзно: предложений от людей, считающих себя прирождёнными гонщиками, у меня было более чем достаточно. Каждый год на мой стол ложатся до 4.000 прошений. От молодых людей привлечённых большими деньгами, славой, честолюбием, или упоением скоростью; пишут молодые люди, храбрые люди, капризные люди.

И во всех письмах стоит предложение: «… и я не боюсь смерти!» Моим ответом на это становится: «Нам не нужны мёртвые гонщики–нам нужны победители!»

В 1936 году среди моих корреспондентов был и некий господин Адам Уль из Бёмервальда. После каждой гонки господин Уль присылал мне открытку:

«В прошлое воскресенье у вас не было никаких шансов на победу, ведь за рулем не сидел Адам Уль. Попробуйте меня…»

Или:

«Ваша победа в воскресенье была случайностью. С Адамом Улем за рулем «серебряной стрелы» вы можете быть уверены…»

[…]

Среди прочих просителей есть также еще один молодой человек. Его зовут Йоханн Вольф, он работает в нашем отделе поставок, и ему недавно исполнился 21 год. Из своей зарплаты он скопил на 750–й мотоцикл BMW и старательно привлекает к себе внимание. Еще на стоя месте, он дает такой газ, что заднее колесо грозит обогнать переднее. С особенным удовольствием он проделывает это под моими окнами в Унтертюркхайме.

И очень скоро до меня доходят слухи, что он рассказывает в кругу друзей, особенно перед девушками: «Мне они должны были дать одну из «серебряных стрел». Тут бы они удивились, что я сделал бы с этим драндулетом…»

Улыбаясь про себя, я решил преподать нахалу урок, который он не скоро забудет. Об этом решении мне пришлось потом горько пожалеть…

Гоночная школа постепенно начинает обретать очертания. Я рассылаю приглашения на курс обучения молодых гонщиков. Я пишу людям, которые уже показали себя в спорте: мотоциклетным чемпионам всех классов, частникам на машинах до 1,5 литров, успешным гонщикам в классе «туринг» и специалистам на песочных треках.

Кроме того в списке есть еще другие люди: господа с

«витамином С» (связями). Господа у которых дядя в совете директоров, господа с рекомендательными письмами от нацистских шишек. В таких случаях не ответишь так просто «нет» как бы этого иногда не хотелось.

Один из этих господ с «витамином С», однако, мне понравился. Его звали Кристиан Каутц, 1913 года рождения, в городе Брюсселе, гражданин Швейцарии. Денег–куры не клюют, диплом по истории литературы в Оксфорде, быстр, элегантен, хорошо выглядит — ужас всех девичьих пансионатов.

Семья владеет замком на озере Цугер. Отец сидит в совете директоров Deutsche Bank. В том же совете директоров сидит маленький штаатсрат (прим.: — ранг гражданского государственного чиновника) Георг фон Штраус, которого, между прочим, можно найти еще и в совете директоров UFA и Daimler–Benz–AG.

— Господин Нойбауэр, — говорит однажды мне господин фон Штраус, — исполните сыну моего друга Каутца самую заветную мечту. Вы ведь знаете, Кристиан так хочет стать гонщиком!

— Гммм… этого хотят еще четыре тысячи молодых людей в год!

— Возможно–но Кристиан уже выиграл несколько маленьких гонок. У парня есть напористость и талант.

Ну ладно. Я помещаю Кристиана Каутца в список претендентов на участие в школе гонщиков.

28 мест заполнены, мы решили взять 30 учеников, так что два места еще свободны. И тут на меня что–то нашло. Я выбираю двух кандидатов, о которых ничего не известно: Йоханна Вольфа из нашего отдела поставок и Адама Уля и Бёмервальда.

Но Адам Уль не приехал. Вместо него пришло письмо:

— Дорогой господин Нойбауэр, прошу прощения, но ведь у меня еще даже нет водительских прав…

К сожалению, я так никогда и не узнал, кем был этот Адам Уль. Хотел ли он комуто импонировать или, может, был просто с причудами.

Но Йоханн Вольф, с горделиво задранным носом, отправился с нами на Нюрбургринг, в гоночную школу.

Раннее утро 8 октября 1936 года. Туман рассеялся, бледное солнце высушило трассу. Трибуны на стартовой прямой призрачно пусты. Доступ к трассе перекрыт, охрана выставлена. Перед боксами стоят три 2,3–литровые машины класса «туринг», слегка форсированные, с двухместным кузовом. Максимальная скорость 120 км/ч. Для начала этого хватит.

Я собираю своих «учеников».

— Господа, — говорю я, — вы не новички. Почти все из вас

опытные гонщики. Первое задание–это сущий пустяк для вас: проедете три круга со средней скоростью 60 км/ч. Один круг имеет длину 22,8 километров – значит, вам понадобится по 22 минуте. Все ясно?

Парни смотрят на меня с лёгким удивлением. Да, первое задание действительно кажется очень простым. Я сам могу проехать вокруг Ринга на обычной машине за

17 минут — без того чтобы особо вспотеть.

Я предусмотрительно добавляю, — И чтобы никто мне не был быстрее, чем за 22 минуты. Тот, кто приедет раньше времени, может сразу же паковать чемоданы!

Первым рвётся на старт Йоханн Вольф из Штутгарта. В своей «быстрой» гоночной шапочке и очках он выглядит так, как будто лично проглотил лошадиную силу.

Вперед! Йоханн Вольф с трудом проехал первые два круга за 28 минут каждый. После второго круга я его останавливаю и проверяю шины, чтобы он только не расквасил себе нос. В наигранной отеческой заботе я потрепал его по щеке. На самом деле, это такой приём, которые я применяю и во время настоящей гонки и с великими мастерами. Во время этого «потрепал по щеке» я могу определить, не потеет ли гонщик. Тот, кто потеет, боится, а кто боится–подвергает опасности себя и других…

Йоханн Вольф не потеет. И все равно – что–то в парне мне не нравится. — Ну, спрашиваю я, — может, Вам хватит?

— Нет! — в ярости фыркает он, — Только не сейчас! С кругом за 22 минуты я еще должен справится! И умоляюще добавляет, — Пожалуйста, господин Нойбауэр, не лишайте меня моего последнего шанса!

Такому умоляющему призыву я уступаю. Вы бы хотели лишить парня шанса?

Йоханн Вольф снова жмёт на газ и уноситься прочь. Я смотрю ему в след. Может быть, надо было его остановить? Внезапно меня начинают мучить плохие предчувствия, мысленно я проклинаю свое добродушие. И пока я так размышляю, звонит телефон.

— Господин Нойбауэр, — взволнованно докладывает маршал, — одна из машин разбилась… в «Карусели»!»

Мы мчимся туда. С внешней стороны этого узкого поворота, вверх колесами лежит машина. А рядом с ней в собственной крови человек. Это Йоханн Вольф, мертв!

«Карусель» — это самое медленное место Нюрбургринга, узкий S–образный вираж. Внутренняя часть дороги имеет сильный наклон в сторону, чтобы отводить дождевую воду. Внешняя часть наклонена только слегка. Бывалые гонщики это

используют. Они едут по внутреннему радиусу, как по «стене смерти», известному ярмарочному аттракциону. При этом они на второй скорости доходят до 80 км/ч. Но–тут нужны отменные нервы. Ведь внутренняя часть трассы только немногим шире машины…

У Йоханна Вольфа нервов не хватило. Он не смог удержать машину на наклонной поверхности, выскочил на плоскую часть трассы, неправильно приземлился, передние колеса стали попрёк — и машина перевернулась.

Мы отдали Йоханну Вольфу последний долг. Но остановиться мы не могли себе позволить.

[…]

Три, четыре, пять дней продолжается эта «дикая школа». Машины заносит, разворачивает, выносит с трассы. Шрамы, синяки, шишки, перекрученные моторы, разбитые сцепления. Механики пашут сверхурочно, чтобы снова привести машины в порядок.

А гонщики, все эти мужчины, которые мечтали о славе за рулем тяжёлых гоночных машин, они проигрывают сражение против Нюрбургринга уже на простой легковушке. Один за другим они пакуют вещи и уезжают прочь.

Остались только десять. И этих десятерых я сажаю в настоящую гоночную машину.

[…]

Курс должен был продолжаться две недели. Уже после первой я стою на Нюрбургринге практически один–одинешенек. Только двое еще не ехали: высоченный верзила и стройный молодец, прекрасный как принц из сказки.

Молодого господина зовут Кристиан Каутц. Я смотрю на него с сомнением. Это ведь тот самый подопечный нашего члена наблюдательного совета Георга фон Штрауса, который попал на наш курс обучения только благодаря «витамину С».

Однако смотри–ка, — паренек наворачивает круги ровно, быстро и за хорошее время. Я пожимаю ему руку и говорю: «Сдал!»

Теперь я обращаюсь к верзиле, который, как я заметил, дружен с Кристианом Каутцом. Он прибыл из Лондона. Спокойно садится в машину, подмигнул Кристиану–и после великолепного старта умчался, еще до того как я успел что–то сказать.

— Черт побери, — думаю я после первого же круга, — с парнем все в порядке. Он и в правду кое–что понимает в технике прохождения поворотов, — талант. Его лучшее время круга: 10 минут 3 секунды.

Уже потом, когда я его расспросил, он мне, между прочим,

рассказал, что уже занимал первое место в 1,5–литровом классе в Берне на английской MG и что на слабой Maserati он был восьмым на Гран–при Германии…

Во время всей этой суматохи я совсем забыл посмотреть в бумаги. Иначе я уже раньше бы обратил внимание на этого верзилу из Лондона — Ричарда Симэна.

Я ведь хотел рассказать вам, дорогие читатели, как я познакомился с Диком Симэном и как он попал в нашу команду.

Теперь Вы скажете: самое время, чтобы толстый Нойбауэр рассказал кое–что о своей знаменитой технике прохождения поворотов и о вождении тяжёлых машин.

Эти машины–с 400 до 600 л.с. — имеют свои особенности. Немножко больше газу,

чем следовало бы–и задние колеса провернулись. Как на льду они теряют сцепление с дорогой и машина скользит в сторону.

Это опасно, но и полезно. Дело в том, что гонщики быстро выяснили: задними колёсами можно управлять машиной.

Это делается так: предположим, Вы хотите проехать левый поворот. Вы поворачиваете руль и этим задаёте направление. Теперь Вы крепко жмёте на газ. Результат: задние колеса проворачиваются, скользят в сторону противоположную повороту руля. То есть в левом повороте–вправо. А передние колеса катятся, как и раньше. Таким образом, Вы как бы выноситесь задней частью машины из поворота.

Такие большие мастера как Карачиолла, Штук, Фанхио и Стирлинг Мосс идут еще на шаг дальше. На полном пару они вносятся в поворот, слегка поворачивают руль и на долю секунды нажимают на тормоз. Машина начинает пробуксовывать на всех четырёх колесах она наполовину боком скользит в поворот. При этом радиатор указывает внутрь.

Потом, на выходе из поворота, Вы крепко жмете на газ – достаточно, чтобы компенсировать центробежную силу и вывести машину из бокового скольжения снова в прямое движение.

И упаси Вас Бог дать слишком мало газу. Упаси Вас Бог, если у Вас не осталось больше резервов в моторе на выходе из поворота. Тогда Вас быстрее, чем Вам бы хотелось, вынесет за край дороги…

Техника скольжения сквозь поворот на всех четырех колесах называется «powerslide». Это быстрее, чем переключать на низкую передачу и убирать газ. Это — вообще самый быстрый метод «взять» поворот.

Но только и не думайте испробовать этот фокус на вашей «гражданской» машине. А если все–таки решитесь, то не говорите потом, что это старый Нойбауэр виноват, если вмажетесь в

ближайшее дерево!

Не забывайте–наши гоночные машины того времени имели вес 750 килограмм. Это примерно столько же, сколько и предвоенный DKW. А у того было аж 20 л.с. а у нас 600! Другими словами: одной лошадиной силе наших машин нужно было тянуть только 1,25 кг веса…

Теперь для примера несколько чисел: VW должен тащить 24 кг на 1 л.с., у Opel Record–19, у Ford Taunus около 16–ти и даже быстрый Porsche все еще имеет 13 кг на л.с.

На таких машинах почти невозможно исполнить «поуэрслайд». Для этого необходима пара сотен лошадиных сил. А за рулем–люди с шестым чувством прохождения поворотов, с умением почувствовать ту точку, которая разделяет контролируемый и неконтролируемый занос.

Теперь перенесёмся обратно в октябрь 1936 года, в нашу школу гонщиков.

[…]

Общий результат работы гоночной школы 1936 года уничтожителен. Такой эксперимент больше никогда не повторялся. Об этом предупреждают один погибший и многие раненые.

Auto–Union также провели в том же году подобную попытку и «выиграли» при этом только одного молодого человека, который уже успел собрать некоторые лавры на мотоцикле: Х.П. Мюллера. В будущем он задаст нам еще парочку задачек.

Мы, «мерседесовцы», оплакиваем одного погибшего. Мы стали на 500.000 марок беднее — и только на одного гонщика мирового класса богаче.

Его зовут Дик Симэн.

[…]

Во время той несчастливой гонки в Берне 1948–го года оборвалась жизнь не только Кристиана Каутца. Там завершился жизненный путь еще одного гонщика. Того, чье имя в свое время знал весь мир, и которого обожествляли миллионы его соотечественников.

Это был тот самый человек, который занял место Кристиана Каутца за рулём Auto–Union: Акилле Варци.

[…]

— Помните весну 1933–го?

В этом году со всем экипажем в Атлантике потонул гигантский американский дирижабль «Акрон». Соединённые Штаты отпраздновали первую «мокрую» ночь, после тринадцати лет сухого закона, в которой американцы литрами заливали в свои глотки вожделенный алкоголь. Некая Элли Байнхорн (прим.:

Элли Байнхорн, родилась в 1907 г., знаменитая немецкая лётчица. Совершила многочисленные рекордные полеты в 30–х годах. Будущая жена Бернда Роземайера) совершила беспосадочный перелет из Берлина в Стамбул. Принц Вильгельм Прусский, младший сын кронпринца, женился без разрешения папы на девице Доротее фон Сальвиати. В берлинском «Немецком театре» Генрих Георге и Аттила Хербиргер играют главные роли в «Вильгельме Теле». Зрители проводят параллели между шляпой тирана Геслера и свастикой Гитлера…

В Германии в то время счет безработным идет на миллионы. Всем пенсионерам выдают «государственное масло» по два гроша за килограмм. Пара туфель последний шик! — стоит тогда около 8,40 рейхсмарок, а графинчик кофе в берлинском «Мокка–Эфти» всего лишь 31 пфенниг.

Ясновидящего Хануссена нашли мёртвым в заповеднике недалеко от автобана

Берлин–Дрезден. В Рейхе ввели смертную казнь через повешение. Броненосный крейсер «Адмирал Шеер» сошел со стапеля, Геббельс объявил бойкот еврейских магазинов, вводится в строй первый концлагерь… а в берлинской «Народной сцене» играют «Много шума из ничего»… Помните?

В то время маршал Итало Бальбо, губернатор итальянской колонии Ливии, открыл вновь построенную гоночную трассу Триполи, самую быструю в мире.

Этот трек — полная противоположность карусели Монте–Карло.

Он имеет длину 13,1 километр и состоит из серии вытянутых в длину поворотов. Здесь можно ехать со средней скоростью 200 км/ч — и сломать себе шею.

Гонщики это знают. И организаторы–тоже. Хитрые господа используют этот стимул. Им нужны шум и реклама для Италии, «Imperium Romanum» Муссолини. И особенно–для маршала Бальбо, свежеиспеченного губернатора, элегантного спортсмена, лелеющего собственные тайные честолюбивые замыслы.

Учреждается лотерея. За месяцы до гонки по всей Италии продаются билеты. Одна штука стоит одиннадцать лир. И с помощью этих смешных одиннадцати лир можно стать миллионером…

За три дня до гонки жребий определяет тридцать главных победителей. Каждый лотерейный билет несет на себе номер одной из тридцати стартующих машин. Тот, кому достался номер будущего победителя, станет победителем лотереи. Он сможет забрать семь с половиной миллионов лир. Тогда это больше чем один миллион рейхсмарок.

Вечер перед стартом. Некий господин со щечками хомяка и заплывшими глазками просит сообщить о себе в отеле Акилле Варци.

[…]

Когда лысый человечек входит в комнату Варци поднимается ему навстречу:

— Чем могу служить?

— Меня зовут Энрико Ривио, торговец деревом из Пизы. Мне надо срочно с вами переговорить, сеньор. Он запинается. Его взгляд останавливается на Софии. Только… гм… совершенно конфиденциально, понимаете?

Варци кивает женщине:

— Пожалуйста, София — оставь нас одних. Только на одну минуту.

София тушит сигарету и выходит в соседнюю комнату. Варци пододвигает себе стул.

— Итак, что я могу для Вас сделать?

Ривио нервно сглатывает, — Это можно выразить двумя словами: выиграть гонку!

— И только для того, чтобы это сказать, вы специально прилетели из Пизы в Триполи?

— Не только поэтому. Я владелец лотерейного билета, на котором стоит номер Вашей машины!

Варци тихо присвистнул сквозь зубы. – Смотри–ка, значит, это Вы–тот человек, который хочет нажиться на моей победе? Очень рад нашему знакомству.

— Почему так горько, сеньор?

— Не понимаете? Вы получите семь с половиной миллионов, если я выиграю. А я получу только подачку из стартовых денег. Моя ставка–это жизнь и здоровье, а Ваша — эти несчастные одиннадцать лир!

— Такой легкой наживы я не хочу, — горячо говорит Ривио. Он выделяет каждое слово:

— Если Вы завтра выиграете, Вам будет принадлежать больше трети моего приза я предлагаю Вам три миллиона!

— Черт возьми! — Варци испытующе смотрит на толстяка. — Вы ведь вряд ли делаете это из любви к ближнему?

— Можете называть это как хотите. В любом случае это честное предложение. Вам осталось только выиграть.

— Если бы это зависело только от меня! Вы забываете, что есть еще другие гонщики, которые кое–что понимают в своем деле. Подумайте о Нуволари, маленьком Борзачини, Кампари. Не говоря уже о Широне.

Ривио взмахивает своими толстыми, украшенными кольцами

руками. — Три миллиона, это много денег, синьор Варци. Даже если их разделить на две или три части…

Варци прикрывает глаза, раздумывает. Потом он холодно спрашивает: — Сеньор Ривио, кто гарантирует мне, что Вы сдержите свое обещание?

Толстяк вытаскивает из кармана бумагу: — Вот, мой нотариус уже подготовил договор. Все в полном порядке.

Варци просматривает документ. Затем он аккуратно складывает его и прячет в бумажник.

Хорошо, сеньор, я посмотрю, что можно сделать.

Минутой позже он один. Минуту медлит и поднимает трубку телефона.

— Коммутатор? Соедините меня, пожалуйста, с сеньором Нуволари. А потом с сеньором Борзачини…

На дворе–7 мая 1933–го. «Гибли» — горячий ветер пустыни–дует по равнине Триполи. Новая гоночная трасса подобно белой ленте извивается между пальмовыми рощами и жёлтым песком. Воздух колеблется над бетоном. Термометр показывает 38 градусов в тени.

На трибунах потеет чинная публика: офицеры в роскошных мундирах, полные достоинства колониальные чиновники, толстые владельцы плантаций, богатые

арабы в белых бурнусах. А между ними — красивые, элегантные женщины.

В одной из лож собралось странное общество, владельцы тридцати лотерейных билетов: недалёкий мясник из Милана, печальная пенсионерка из Флоренции, почтовый служащий, коммерсант, студент, ремесленник, рабочий, богатая вдова, туповатый барон. Среди них пыхтит полный господин с покрасневшей от возбуждения лысиной: сеньор Энрико Ривио, торговец деревом из Пизы. Тридцать человек, собранных вместе судьбой, волнуются и надеются на победу их гонщика. Тридцать человек, для которых маленький отпечатанный клочок бумаги означают самую большую надежду их жизни…

Тридцать машин стоят на старте. Над пустыней разносится рев десяти тысяч лошадиных сил. Маршал Бальбо, в парадной форме и с ухоженной бородой, опускает зелено–бело–красный флаг. Гонка начинается.

Это была очень странная гонка, полная захватывающих и необъяснимых происшествий. Три машины помчались вперед как выпущенные стрелы: Нуволари на своей красной Alfa, сразу за ним маленький Борзачини, потом Кампари, толстый мастер гонок, который, кроме того, еще и тенор в миланской «Ла Скала», и чей дядя владеет знаменитой ликёрной фабрикой.

Но и другие тоже принимают активное участие: элегантный француз Широн, богатырь Фаджиоли и холодный англичанин сэр Генри Биркин на своей зеленой Maserati.

Только один держится позади: большой фаворит Акилле Варци. Он едет в середине пелетона. — Что с ним, — удивляются зрители. — Не в настроении? — Не в форме? — Или — чистая тактика?

5 круг: Кампари лидирует перед Нуволари и Биркином. Синяя Bugatti Варци уже отстала на 57 секунд. На почётной трибуне полный господин трясущимися руками нервно утирает пот с лысины.

12 круг: Кампари опережает Нуволари на 9 секунд. Борзачини также подтянулся. Англичанин Биркин держит четвертое место. Варци нигде не видно.

14 круг: Машина Кампари чихает и плюётся. Он заезжает в боксы. Механике возбуждённо копаются в моторе. Люди вытягивают шеи. Проходят минуты. Затем толстяк вылезает. Ругаясь, с перекошенным от ярости лицом.

Немногим позже, когда Кампари сидит в столовой и потягивает «Кьянти», от его ярости не осталось и следа. Напротив, он чему–то потихоньку улыбается. Странно, странно…

20 круг: Нуволари лидирует перед Борзачини. Широн и Биркин также неплохо идут. Еще десять кругов. Теперь зрители заметили, что Варци начинает ускоряться. Он резко повысил темп.

25 круг: Широн и Биркин отстают. Варци идет на третьем месте, позади Нуволари и Борзачини.

Но–мотор голубой Bugatti Варци работает неравномерно, трясется, громыхает…

барахлит. Два цилиндра выходят из строя. Скорость падает. Повреждение свечей!

Варци закусил губу. — Проклятье! Только этого еще не хватало! Остановиться, заменить свечи? — Ни в коем случае. Это будет стоить три–четыре минуты, будет означать гарантированное поражение. Поэтому — ехать дальше…

26 круг: перед Варци по–прежнему две машины. Лысый человек на почётной трибуне то краснеет, то бледнеет и нервно теребит цепочку от часов. Толпа ликующе приветствует Нуволари.

— Тацио… Тациоооо! — Летучий дьявол из Мантуи установил еще один рекорд круга, почти что перекрутил мотор и грозится обойти Варци на круг.

27 круг: Борзачини явно начинает нервничать. Он снова и снова оборачивается. Странно, странно…

Если Борзачини опасается следующего за ним Варци, то почему он не нажмёт на газ? Он ведь явно не все выжимает из машины, а мотор Варци–как всем слышно работает очень неравномерно. Странно, странно…

Тут происходит то, чего с таким мастером как Борзачини вообще–то случиться не должно: он срезает поворот и задевает левым передним колесом за одну из пустых бочек из–под нефти, которые ограничивают трассу. Бочка взлетает вверх. Машину заносит, Борзачини пытается «поймать» машину, тормозит…

С разбитым кузовом и порванной шиной красная Alfa заезжает в боксы. Борзачини сдается. Несмотря на неудачу, он выглядит довольно радостным, маленький человек с весёлыми глазами.

Последний круг: Нуволари лидирует в 30 секундах перед Варци. Еще два километра до цели. Теперь зрители видят то же самое, что и у Борзачини: снова и снова Нуволари оглядывается через плечо. При том, что преследователь Нуволари, Варци, плетётся как улитка…

— Тацио… Тациоооо! — ревут десять тысяч человек в едином ритме. Они встают на лавках, размахивают шляпами, платками. И вот красная Alfa появилась в начале финишной прямой. Сверкает канареечно–жёлтый свитер Тацио.

И тут… Машина становится медленной, совсем медленной… мотор заглох. Нуволари останавливается!

У зрителей перехватывает дыхание. Почему Нуволари не едет дальше–последние пару сотен метров до цели? Они видят как Нуволари вылезает из машины, как он заламывает руки, дико скачет и жестикулирует

— Gasolina! — кричит он, — Niente Gasolina! Бензин кончился… Механики бегут из боксов с канистрами, заливают бензин в бак. Нуволари снова прыгает за руль.

Теперь в начале финишной прямой появляется голубая Bugatti Варци–и сразу за ним красная Alfa Широна. Но обе машины плетутся друг за другом как дряхлые пролётки. Гротескная ситуация!

Кто победит? Варци? Широн? Или все–таки Нуволари, чью машину как раз толкают? Заключаются пари, болеют. Полно работы для санитаров. Толстяк с лысиной на почётной трибуне вскакивает на сиденье, разрывает воротник и кричит всеперекрывающим голосом: «Варци, Варци!»

Еще пятьдесят метров, еще десять–все три машины ползут рядом друг с другом как улитки! Такого не бывает, это же невозможно, тут что–то не так…

С разницей всего в одну ширину шины Акилле Варци выиграл

Гран–при Триполи перед Нуволари. Третье место, с отставанием почти на три минуты, занял англичанин Биркин. Во всеобщем возбуждении все совсем забыли, что Широна уже давно обошли на круг.

Механики поднимают залитого потом, смертельно уставшего Варци из машины и триумфально уносят его на плечах. Толстый господин с лысиной, которого никто не знает, прижимает Варци к груди и целует его, как будто вернувшегося домой блудного сына. Странно, странно…

Часом позже в гостиничном номере в Триполи сидят, вымывшиеся и в тропических фраках, синьоры Варци, Нуволари и Борзачини–и на троих опустошают бутылки наилучшего шампанского.

У маленького Борзачини на глаза навернулись слезы радости. — Боже мой, — стонет он, — я не могу поверить — теперь я настоящий миллионер!

Варци прихлёбывает из бокала. — И что ты будешь делать со всеми этими деньгами?

— Построю домик–для моей жены и детей. С маленьким садом–и больше ничего. Я уйду на покой!

И больше никаких гонок? — скептически спрашивает Нуволари.

Никогда больше! С меня достаточно. Можете быть уверены…!

Тем же вечером началось перешёптывание и шушуканье в редакциях спортивной прессы, в бюро гоночного руководства, в отелях, в мастерских и на складах запасных частей. Речь идет о жульничестве, обмане и лотерейном мошенничестве…

Следующим утром высший спортивный орган Триполи собрался на экстренное совещание. Президент–это маленький господин с напомаженным пробором и красной как у рака головой.

— Скандал! — кричит он, — Гонщики договорились между собой и дали Варци выиграть. Они симулировали дефекты и аварии, чтобы привести свои планы в исполнение.

— Кто в этом участвовал? — хочет знать один из функционеров.

— Несомненно, Варци, Нуволари и Борзачини. Есть также обоснованное подозрение против Кампари и Широна…

Президент глубоко вздыхает. — Я требую дисквалификации всех замешанных

гонщиков и немедленного лишения их лицензии!

У комиссаров и функционеров вытягиваются лица. Кто же будет гоняться, если Нуволари и Варци, Кампари, Широна и Борзачини дисквалифицируют? Лучших гонщиков, которые сейчас есть в Европе. Предложение президента прокатили. Единственным наказанием стало предупреждение.

Однако с тех пор в Триполи ввели более строгие правила. Тридцать жребиев вытягивают за пять минут до старта, когда гонщики уже сидят в машинах. С этого момента они не знают, кому они привезут удачу и кого сделают миллионером.

[…]

— Если вы спросите меня, — я парней очень хорошо понимаю. В конце концов, они рискуют головой во время их адских заездов. Почему бы им при этом не заработать денег? Я им этого желаю от всего сердца.

Акилле Варци тогда неплохо справился со своим миллионным куском, для Нуволари добыча из Триполи тоже не стала чем–то особенным. В течение некоторого времени он уже успел собрать неплохой банковский счёт.

Другое дело–маленький Борзачини. В Триполи он впервые в жизни получил большие деньги. Свое обещание больше не участвовать в гонках он держал не больше четырнадцати дней. А

затем он снова сидит за рулем Maserati и мчится со скоростью двести километров в час.

Позже, ранней осенью 1933–го, я как–то встретил его в Милане. – Старик, поддразнил его я, — как я слышал, Ваш бумажник сильно растолстел после Триполи? Во имя всех святых, что же Вы делаете со всей этой кучей денег?

Борзачини лукаво подмигивает, — Вам я скажу, сеньор Нойбауэр: когда я остаюсь один, и никто не может меня подслушать, я закрываю все двери, опускаю шторы и считаю деньги. А когда я их все собираю в кучу, тогда…

— И что же тогда?

— …тогда, — шепчет он, — я включаю вентилятор и танцую соло среди крутящихся банкнот…

Парой недель спустя после этого разговора маленький Борзачини погиб и никогда уже не смог танцевать.

Это произошло 10 сентября 1933 года, когда автоспорт пережил свою первую тяжёлую катастрофу. Это случилось во время предварительных заездов Гран–при Монцы. Когда должен был стартовать второй заезд, гонщики забастовали. В южном повороте светится масляное пятно. Гонщики требуют, чтобы трассу почистили.

Публика начинает терять терпение. Люди хотят получить зрелище за свои деньги. Кронпринц Умберто на почетной трибуне недовольно смотрит на часы. Руководство гонки посылает рабочих посыпать масло парой пригоршней песка.

Этого должно хватить. И они сообщают: трасса свободна!

Начинается второй заезд. Со скоростью 200 км/ч машины мчатся по прямой в южный поворот. Впереди Кампари. Потом маленький Борзачини. Потом граф Кастельбарко, потом Барбьери.

Песок… масло… машину Кампари заносит, она переворачивается и, пролетая тридцать–сорок метров по воздуху, глухо ударяется о землю.

И еще две, три другие машины вылетают с трассы, — грохот, треск железных частей, пронзительный крик объятой ужасом публики.

Кампари, толстый добродушный Кампари, лежит под своей машиной со сдавленной грудной клеткой. Он мертв.

Маленький Борзачини жил еще несколько минут–с переломанным позвоночником. Затем он навсегда закрыл свои веселые карие глаза.

Графа Кастельбарко увезли в тяжелом состоянии. Барбьери без сознания лежит между обломков. Он отделался парой царапин и легким испугом.

Продолжить ли гонку? Гонщики колеблются и хотят

прекратить. Но публика требует гонки, сенсаций, и–жертв. Она кричит и вопит, пока, наконец, не опускается флаг для финального заезда.

Через десять кругов снова завывают сирены в южном повороте. Одна из машин вылетела с трассы, ударилась в дерево и объята пламенем. Зрители вытаскивают безжизненное тело гонщика. Слишком поздно. Граф Чайковский, по рождению поляк, теперь французский подданный, уже мертв. Перелом основания черепа.

В Италии и на всех гоночных трассах мира этим сентябрем приспущены флаги. Погибли три великих, любимых гонщика…

Видите, это относится к тому, что я говорит перед тем: если гонщики должны рисковать головой, то пусть они хотя бы при этом заработают.

[…]

В начале моих воспоминаний я рассказал вам о нашем английском гонщике Дике Симэне, а затем–трагическую историю жизни итальянца Акилле Варци. Я начал с этих двух историй, чтобы показать, что, как чувства, сердце и любовь могут подстегнуть гонщика к высшим свершениям, так они же могут и погубить его.

Моим читательницам я хотел доказать, что наш спорт наполнен не только рёвом моторов и пахнет не только бензином. Им следует увидеть, что «чисто мужское дело», гонки, немыслимы без мира женщин. На примере Дика Симэна и Акилле Варци я хотел доказать, какое значение имеют сердце и чувства, когда речь идет о победе за рулем.

Об этом вам следует помнить, когда я буду рассказывать о жизни двух людей, которые при всей любви, частных проблемах и страстях никогда не забывали о спорте. Жизнь этих двух человек полна возбуждающей борьбой и

приключениями. Это история двух самых знаменитых гонщиков, которые когдалибо были в Германии, история их схваток, их любви, их побед и поражений, история Рудольфа Карачиоллы и Бернда Роземайера.

16 июня 1935 года холодный ветер дует над Айфелем и Нюрбургрингом. Мои руки, держащие хронометры, закоченели. Как будто бы сейчас апрель, а не июнь.

Леса вокруг нас кишат людьми. Они прибыли на специальных поездах, автобусах, грузовиках и мотоциклах из Кельна и Рурской области, из Мюнхена, Гамбурга и Берлина. Около 200.000 зрителей тесно окружили трассу. Нашествие началось еще вчера. Десятки тысяч человек провели ночь под открытым небом. В палатках, в машинах, на голой земле, укутавшись в одеяла,

теснясь у костров, только бы вовремя занять лучшие места: у «Каруселя», у «Флюгплатца» и у «Швальбеншванца».

Вся Германия в «гоночном угаре». Дома люди сидят у репродукторов и напряжено ожидают отчётов, которые постоянно сообщают о положении в гонке. И этим июньским днем зрители получили такое удовольствие, которое заставило их забыть о холоде и дожде.

Гонка в самом разгаре. Одиннадцать раз машины мчаться вокруг Нюрбургринга, одиннадцать раз по 22,81 километра. И на каждом круге подстерегает опасность и смерть.

Сенсация витает в воздухе во время этой айфельской гонки 1935 года. Никому из фаворитов не удалось удержать лидерство, ни опытному Рудольфу Карачиолле, ни храброму Манфреду фон Браухичу. Ни Штуку, ни Широну и ни Нуволари. Впереди наматывает круги молодой, почти никому не известный молодой человек. Он лидирует так, как будто бы впитал азбуку гонок с молоком матери. Его заднемоторную Auto–Union так заносит в поворотах, что у некоторых от страха замирает сердце.

Мне пока еще не ясно: это бесконечное легкомыслие, или мужество, или признак природного таланта? Имя этого человека даже в кругах специалистов мало кому знакомо. Даже его собственные коллеги по команде Auto–Union не поставили бы на него ни пфеннига. Только из чистой милости и сострадания ему вообще доверили машину. И вот теперь он умчался от всех. Его зовут Бернд Роземайер.

Осталось четыре круга. Бернд Роземайер по–прежнему лидирует. Мне постепенно становиться жарко. Самое время, чтобы Рудольф Карачиолла перешёл в атаку. Он идет на втором месте, отстав примерно на 300 метров. Я даю сигналы и размахиваю флажками как сигнальная мачта электрички в час пик.

— Быстрее! — приказываю я, — Поддай жару!

Но Карачиолла едет по старому, так, как будто Нойбауэра вообще не существует. Он не обгоняет Роземайера. Как мне кажется, он даже не пытается. Потом, после гонки, я не мог себе простить, что даже на секунду мог усомниться в старом тактике Карачиолле.

Дело в том, что для него погоня выглядела совсем по–другому. Карачиолла видит

мчащуюся перед ним серебристую машину. Он видит, как Роземайер размашисто проходит повороты, заднюю часть с тяжелым мотором заносит почти под прямым углом. Бернд Роземайер обращается с машиной так, как будто бы она была мотоциклом. Почти в каждом вираже одно из колес выскакивает

за край дороги. Но до аварии дело не доходит.

— Черт возьми, — думает Карачиолла, — этот парень умеет водить! У него талант! Надо внимательно за ним понаблюдать.

И в то время когда Карачиолла на своей машине сражается с тяжелой айфельской трассой, он ни на секунду не выпускает из поля зрения противника. Он внимательно изучает его стиль вождения. Где Роземайер уменьшает газ, где тормозит, переключает скорости и ускоряется.

Такое изучение противника, в то время как ты сам занят еще и вождением собственной машины, ужасно изматывает нервы. Оно требует буквально нечеловеческой концентрации. Но Карачиолла занимается этим круг за кругом и сам при этом не теряет ни десятой доли секунды. И на одном из последних кругов он достиг цели, — теперь Карачиолла знает манеру вождения Роземайера вплоть до последней детали.

И пока я в боксах предаюсь отчаянью от безнадёжного положения в гонке и от того, что Руди никак не реагирует на мои сигналы, он заметил кое–что, что стоит больше, чем дополнительные сто лошадиных сил в моторе, а именно: что на всем протяжении трассы Нюрбургринг есть одно–единственное место, где его молодой соперник делает ошибку, место, где Роземайера можно обогнать. И это место находиться менее чем в двух километрах от финишной прямой.

Еще два круга. Карачиолла ждет своего шанса. Холодный как лед, подобно игроку в покер с непроницаемым лицом.

Последний круг: из громкоговорителей доносятся возбужденные голоса наблюдателей с разных мест трассы:

— «Аденауэр Форст»: Роземайер лидирует в 250 метрах перед Карачиоллой… Я передаю своему коллеге в «Кессельхен»…

— Это «Кессельхен»: Карачиолла в 180 метрах позади Роземайера… Я вызываю «Карусель»…

— Это «Карусель»: Роземайер лидирует с преимуществом в 50 метров…

Миллионы в Германии и Европе сидят перед радиоприёмниками. Быть может, вначале они слушали репортаж еще вполуха, но теперь, на последнем круге, они забыли о своем кофе или сигаретах. Внезапно во всех гостиных наступила полная тишина. Что происходит? Роземайер до сих пор непререкаемо лидировал. А теперь вдруг «Карач» приближается…

Перед «Антониусбухе», перед последним поворотом, который переходит в финишную прямую, Роземайер еще впереди. Зрители неистовствуют от восторга. «Несомненный аутсайдер» выиграет! А Бернд, светловолосый парень, уже сейчас

улыбается во все покрытое пылью лицо. Он приветствует

публику, он ведет только одной рукой.

— Погоди, — думает Карачиолла позади него, — Погоди, мой мальчик, не все так просто как ты думаешь. Вот оно, твое слабое место!

И Рудольф Карачиолла превращается в комок чистой концентрации. Он буквально срастается в единое целое со своей машиной. Он влетает в последний поворот, оставляет четвертую скорость на секунду дольше, чем Бернд Роземайер, который уже переключил на пятую–ошибка, которую обнаружил Карачиолла. И он еще сильнее выжимает педаль газа, мотор яростно ревет, счётчик оборотов дрожит у красной линии. Mercedes почти прыжками приближается все ближе и ближе к Auto–Union Бернда.

Мы в боксах ничего не знаем о маневре Карачиоллы. А зрители на трибунах вдоль финишной прямой уже стоят на своих местах, чтобы приветствовать победителя. Последнее сообщение с трассы: «Роземайер в 20 метрах перед Карачиоллой…»

Там, в боксах Auto–Union, уже готовятся праздновать победу, в то время как я уже сдался. Не могу себе представить ни одной возможности, как бы Карачиолле еще удалось «сделать» Роземайера. Откуда же мне было знать, что самый последний поворот, последние две тысячи метров, станут решающими для этой гонки.

Теперь уже слышно приближающиеся со стороны Нюрбурга машины. Вытянулись десятки тысяч шей. Сейчас они появятся.

— Господин Нойбауэр! — длинный механик Циммер хватает меня за руку и показывает на трассу – туда, где мчатся две серебряные «стрелы».

Я смотрю раз, смотрю еще раз… — потом срываю с головы шляпу и диким воплем швыряю ее перед машиной, которая со скоростью 260 км/ч первой пересекает финишную черту: Рудольф Карачиолла на Mercedes–Benz–перед Берндом Роземайером на Auto–Union!

В самом последнем повороте, на последних сотнях метров Карачиолла перехватил своего молодого соперника. Слишком поздно светловолосый Бернд распознал атаку «старого лиса», слишком поздно, чтобы отбить ее.

У Бернда глаза на мокром месте, когда он, несколькими минутами спустя, поздравляет «Карача» с его победой.

[…]

Когда в 1936 году белокурый Бернд стал чемпионом Европы, не осталось более сомнений: этот молодой человек наш противник номер один. Он не уступает всей старой гвардии–Карачиолле, Браухичу, Фаджиоли и Штуку. И если мы хотим справиться с этим великолепным парнем, нужно подойти с

другой стороны. Так что я «закатываю рукава». Пускаю в ход все средства, использую все трюки и разрабатываю план сражения, который можно назвать чем–то вроде «психологического ведения войны».

Я пытаюсь лишить Бернда покоя, конечно, в рамках честной игры. Я регулярно вывожу его из себя. Подсовываю ему неправильную информацию о времени прохождения круга наших гонщиков, чтобы сбить его с толку. Подкалываю его изза его толстого вестфальского черепа по принципу «Толстый сосуд — мало внутри».

Неудивительно, что уже очень скоро Бернд считает меня своим злейшим врагом. Слух о том, что я не выношу Роземайера, к сожалению, сохранился до сих пор, и совершенно несправедливо. Сегодня я могу рассказать: я любил Роземайера так, как будто бы он был членом нашей команды. Я испытывал к нему глубокое уважение и часто–хотя и тайно–сравнивал с ним некоторых из наших гонщиков, и всегда в его пользу. Но у него был только один недостаток, который нельзя было исправить: Бернд Роземайер гонялся за Auto–Union, а не за Mercedes–Benz.

Гонка в Брюнне за Гран–при Масарика стала очередным кульминационным пунктом в дуэли Карачиолла–Роземайер. Моя маленькая «война нервов» чуть было не привела к настоящей драке между толстым Нойбауэром и нашим другом Берндом.

Эта гонка–нелёгкая вещь. Трасса длиной целых 29 километров и полна хитрых поворотов. Она проходит по узким деревенским и городским улицам и на длинных участках так узка, что каждая попытка обгона попахивает самоубийством. На старте машины стоят так тесно, что я содрогаюсь: всего лишь 30 сантиметров отделяют их друг от друга. Только бы все прошло хорошо!

И еще–организация! — Бог ты мой! — у меня волосы встают дыбом, когда я вижу, как зрители располагаются у самого края трассы, — как будто бы они не собираются наблюдать за схваткой на скорости в 200 км/ч! Хотя громкоговорители и выплёвывают в воздух предупреждения, но никто их не слушает, а ограждений почти нет. У меня плохие предчувствия. И, к сожалению, эти предчувствия становятся ужасной реальностью.

К этому надо прибавить, что мы находимся в Чехословакии, в которой нас не очень–то любят в это напряжённое время и смотрят на нас не особо дружелюбно.

Как я и опасался, в этой гонке с самого начало многое не задалось. Между мною, Карачиоллой и Браухичем возникла ссора из–за стартовых мест, против меня даже образовался тайный заговор, о котором я узнал много позже.

Роземайеру снова удался лучший старт. Моторы Auto–Union более эластичны, «вытягивают» быстрее наших, этого у них не отнимешь. Карачиолла устремляется в погоню. И тут происходит один инцидент за другим.

Херманн Ланг разбивается. Его машина убивает двух зрителей.

Maserati Пауля Пича загорается, но он отделался легким испугом.

Нуволари хочет старым способом обойти молодого Х. П. Мюллера из Auto–Union в повороте, но при этом маневре сам вылетает с трассы.

А у Роземайера, за которым гонится Карачиолла, слегка сдают нервы. Он слишком сильно рискует и немедленно оказывается на ближайшем картофельном

поле, но без того, чтобы сделать себе больно.

— Признаюсь, — я довольно потираю руки, — ведь теперь «Каратча» и Mercedes уже не лишить победы.

Или все–таки нет…? Внезапно у меня глаза вылезают из орбит. В стиле бегуна на длинные дистанции, как Нурми, в нашу сторону через поле бежит человек в разорванном комбинезоне и уже издалека размахивает руками. Я просто обалдеваю — это ведь Бернд Роземайер!

Парень пробежал сюда два километра от места аварии. А в Auto–Union уже поняли и уже дают сигнал Мюллеру остановиться: Бернд Роземайер хочет перенять его машину.

Вам следовало в тот момент видеть старого Нойбауэра! Я работаю на полных оборотах, пугаю механиков, требую флаги, сигналы. Мне нужно предупредить Карачиолу, ведь я уже дал ему приказ замедлиться, чтобы поберечь мотор. Ему следует знать, что Роземайер снова в гонке.

Я смотрю на часы. Еще десять секунд и Карачиолла промчится мимо боксов. Я беру красный флаг. Это означает: «Опасность… Полный вперед!»

— Вон, — приближается серебристая точка, увеличивается, я хочу поднять руку… Что случилось?

Кто–то держит меня железной хваткой, хватает за обе руки и не даёт пошевелиться. Я пытаюсь вырваться, мычу от ярости как бык. Раз! — и Карачиолла промчался мимо.

Я освобождаюсь, немедленно поворачиваюсь и вижу перед собой смеющееся лицо Бернда Роземайера.

— Извините, господин Нойбауэр, — кричит он уже на бегу к боксам, — это была чистая самооборона!

Сразу после этого он прыгает в машину Х. П. Мюллера и мчится прочь, вдогонку ничего не подозревающему Карачиолле. С

наибольшим удовольствием я бы влепил парню оплеуху, — но потом я все–таки не могу удержаться от смеха. Вот так сорванец!

Роземайер несется как сумасшедший. Его так заносит в поворотах, что я не дал бы за его жизнь и ломаного гроша. И он догоняет. Секунду за секундой…

Но затем мне все–таки удается предупредить Карачиоллу, Руди поддаёт газу и доставляет просто эстетическое удовольствие наблюдать, как быстро и чисто он проходит повороты.

Карачиолла не оставляет Бернду не единого шанса. Он побеждает. Второе место с трудом сохраняет за собой Манфред фон Браухич, сразу за ним следует Бернд Роземайер, который посреди гонки совершил забег на своих двоих.

Снимаю шляпу перед этим парнем! Я знаю только одного гонщика в мире, который способен на подобное. Этого гонщика зовут Рудольф Карачиолла.

Карачиолла уже тогда, перед второй мировой войной, был чем–то вроде легенды, почти как памятник.

Вы ведь знаете, какие они–эти памятники. Люди смотрят на них, листают каталоги, говорят о них, но в остальном–они не трогают. Но Карачиолла необычный памятник. Он человек из плоти и крови, как вы и я, человек, чья жизнь полна удач и трагедий.

С самого первого дня он сражался в одиночку. Сначала против старых бойцов Лаутеншлагера, Вернера, Зальцера и также–против меня, толстого Нойбауэра, тогда, в двадцатых годах, когда он впервые появился в Mercedes как маленький незаметный продавец машин. Позже, уже знаменитым и когда Германия не строила больше гоночных машин, он, также в одиночку, противостоял всей международной элите Италии, Франции и Англии–с неким Альфредом Нойбауэром в качестве оруженосца. И, наконец, опять один, он сражается против молодёжи, штурмующей его трон, — в первую очередь против Бернда Роземайера, но и против Херманна Ланга, и всех прочих.

Рудольф Карачиолла–не «герой», как Бернд Роземайер, весь свет жизни которого уложился в два–три года. Но скажем честно: чертовски тяжелее сохранять свое доброе имя на протяжении трех десятилетий, которые не могут обойтись без поражений и неудач.

Так что Карачиолле пришлось тяжелее, чем блестящему Бернду с улыбающимся молодым лицом, ставшему идолом целого поколения.

Как бы странно это не звучало: рейнцу Карачиолле пришлось тяжелее даже из–за его странного, звучащего на итальянский манер имени, которое произносится совсем не так легко как «Бернд Роземайер», например. Берлинцы сразу это заметили. И по

своей вечной привычке они уже скоро звали его не иначе как «Карач». И так оно и осталось — на всю жизнь.

[…]

В то время, когда Карачиолла проводил свои первые гонки в берлинском Грюнвальде, на завод Daimler в Штутгарте–Унтертюркхайме прибыл некий Альфред Нойбауэр из Вены. Он прибыл в свите нового главного конструктора доктора Фердинанда Порше–и перенял руководство отделом испытаний. Рудольф Карачиолла тогда еще был равен нулю, зато Альфред Нойбауэр уже «важная птица».

Если позволите, я ненадолго отвлекусь: в конце концов, в воспоминаниях господина Нойбауэра нужно сообщить кое–что и о становлении самого господина Нойбауэра. Но не бойтесь: я не буду вас мучить длинными историями из моего детства, юношества или службы в армии. Я знаю, что сражения между Карачиоллой и Роземайером интересуют вас намного больше, чем мои школьные оценки. Однако надо заметить, что в 1923 году «толстяк Нойбауэр» еще совсем не толстый, а напротив, — стройный человек тридцати двух лет, о котором говорят «в

его венах течет бензин вместо крови» — потому что он сходит с ума по автомобилям.

Это выяснилось еще дома, в Нойтитшайне, в северной Богемии, где некий Нойбауэр заказывал автомобильные проспекты из всевозможных фирм. И автофабрики быстро присылали свои толстые рекламные проспекты, не подозревая о том, что господин Нойбауэр не богатый клиент, а сопливый школьник.

Увлечение автомобилями зашло так далеко, что австрийский кадет Нойбауэр забыл передать важный приказ, только потому, что застрял за ремонтом случайно встреченного армейского грузовика. Однако господин полковник признал за безнадежным кадетом смягчающие обстоятельства и решительно отправил его в моторизированную артиллерию.

Потом наступила первая мировая война: тяжелые времена на фронте, в Сербии, в Галиции, в специальной команде завода Austro–Daimler и, наконец, развал в 1918 году.

— Давайте, оставайтесь у нас, — сказал тогда генеральный директор Фердинанд Порше помешанному на машинах молодому человеку. И он остался. Он стал руководителем отдела испытаний Austro–Daimler.

А потом Нойбауэр проехал свою первую гонку, овеянную легендами «Тарга Флорио» в 1922 году на Сицилии. На малюсенькой машинке Sascha (конструктор: Порше) он добился моральной победы над большими соперниками.

[…]

В то время некий Альфред Нойбауэр искренне верил в то, что он рождён великим гонщиком. И он все еще в это верил, когда весной 1923 года перебрался с доктором Порше в Штутгарт. Здесь, в Штутгарте, он встретил великих гонщиков того времени: Лаутеншлагера, Отто Зальцера, Кристиана Вернера. Гонщиков, чьи имена имели для молодёжи того времени такую же притягательность, как позже имена Карачиолла, Роземайер, Штук или Фанхио.

И мы, «великие» своего времени, действительно ощущали себя особой породой людей. Мы верили в то, что на веки вечные сохранили за собой места за рулем гоночных машин. За это мы пахали день и ночь, и вместе с конструктором Порше выдумывали разного рода хитрости – как, например, в июне 1923 года.

На стенде отдела испытаний завода Daimler гудит мотор. Это двухлитровая машина с четырьмя цилиндрами в 120 л.с., сконструированная Фердинандом Порше.

Время от времени монотонный грохот мотора перекрывает тонкое пение, закладывающее уши торжествующее завывание. Специальное всасывающее устройство под давлением поддаёт карбюратору больше воздуха, чем обычно. Находящийся под давлением воздух заботится о том, чтобы полости цилиндров

до последнего кубического миллиметра наполнялись бензиновой смесью. Как следствие–повышение мощности на 40 процентов. Это приспособление называется «компрессор». Оно станет нашим тайным оружием на следующие 15 лет.

Мы удовлетворённо вслушиваемся в этот вой. Здоровенный Лаутеншлагер кивает мне. Даже на серьёзном римском профиле Кристиана Вернера появляется улыбка. Вернер–лучшая «лошадка» в нашей конюшне. Через несколько дней ему предстоит впервые испробовать этот мотор на «Тарга Флорио». Я поворачиваю рычаг. Мотор замолкает. Внезапная тишина заполняет зал, через стеклянную крышу которого светит яркое июньское солнце.

— Хватит на сегодня, — говорю я, — обеденный перерыв!

— Минуточку, господа! — раздаётся позади меня сильный голос, — Еще успеете добраться до своего супа!

Это директор Грос, шеф отдела продаж. Такого же крепкого телосложения, как и мы. В те времена нужно было быть большим и сильным–как медведь–чтобы справится с тяжелыми машинами. Рядом с директором Гросом стоит паренёк, нежный, почти тщедушный, с приятным юношеским лицом.

— Разрешите вам представить господина Карачиоллу из Дрездена, — говорит директор Гросс, — его нам горячо рекомендовал шеф филиала Хертцинг–как нового гонщика.

— Новый гонщик? — растягивая слова, спрашиваю я, не веря тому, что услышал. В конце концов, гонщиков у нас достаточно: Лаутеншлагер, Зальцер, Вернер, Мерц, не говоря уже обо мне самом, Альфреде Нойбауэре. Что, мы уже недостаточно хороши? Зачем нам этот паренек — Карачиолла?

При таком критическом отношении Карачиолле нечего ловить. Его приняли продавцом в дрезденский филиал, на оклад в 100 марок ежемесячно. По воскресеньям ему разрешили выступать за нас в маленьких и горных гонках.

Довольно равнодушно мы восприняли новость, что в этих соревнованиях господин Карачиолла добывает одну победу за другой. Только понемногу мы снисходим до его уровня, по–отцовски хлопаем по плечу, тем более что он на самом деле производит впечатление неплохого парня. Но у нас, старых бойцов, нет времени на детские игры вроде этих горных испытаний. Нас ожидают другие задачи, как, например, «Тарга Флорио», самая значительная гонка того времени.

«Тарга Флорио» проводилась 27 апреля 1924 года. Это–гонка полная драматизма, под палящим сицилийским солнцем, по пыльным, плохим дорогам, против элиты гонщиков со всего мира. «Тарга Флорио» 1924 года стала огромным успехом для нашей фирмы, для доктора Порше и для нового компрессорного мотора.

Кристиан Вернер побеждает, Лаутеншлагер стал десятым, Нойбауэр пятнадцатым в общем зачёте. Но в наших гоночных классах мы заняли все три первых места и выиграли командный приз.

Наш въезд в Штутгарт подобен народному празднику. Флаги и гирлянды украшают улицы, по которым мы проезжаем на наших гоночных машинах. Нам отдают почести как королям. Фердинанд Порше становится почетным доктором высшей технической школы Штутгарта. А некий Нойбауэр ходит с высоко задранным носом–от макушки до пяток настоящий гонщик. Но — «сатана гордился — с неба свалился…»

Во время гонки в Земмеринге 14 сентября 1924 года я снова забираюсь за руль гоночной машины. Нойбауэр хочет показать своим соотечественникам из Вены, каким классным парнем он все–таки стал.

Трасса имеет длину 10 километров и проходит сквозь бесчисленные узкие повороты в гору. Стартуют поодиночке.

Я прохожу повороты лучше, чем когда бы то ни было, с любовью, почти как кисточкой по бумаге. У цели я настолько устал от этого «красивого–прохожденияповоротов», что только через 5 минут могу подняться с сидения.

Время: 7:34,4 минуты. — Пусть кто–то попробует это

повторить! — думаю я, чувствуя себя уже почти наполовину победителем.

Но потом на старт выходят другие, особенно Кристиан Вернер. Он так заносит машину в повороты, что у нее чуть не отлетают задние колеса. Выглядит это некрасиво. — Нет, — думаю я, — так бы я никогда не ехал.

Время Вернера: 6:55,6 минут… Я не могу поверить. На 40 секунд быстрее меня новый рекорд.

И старый Отто Зальцер тоже быстрее меня и еще две другие машины. Мне осталось только не очень славное пятое место в общем зачете.

— Это же невозможно! — говорю я Ханзи, которая тогда была еще только моей невестой, — Наверное, что–то не так с часами!

Ханзи искоса смотрит на меня особым образом. — Все верно Фредль, — говорит она,

— Только… другие просто едут как дьяволы… а ты — как ночной сторож!

В этот день в груди Альфреда Нойбауэра зародились первые сомнения, действительно ли он рождён великим гонщиком…

[…]

В июле 1926 года в Берлине–огромная сенсация. На АФУСе проводится Гран–при Германии, гонка, каких Берлин еще не видывал. Заявлены 40 гонщиков со всего мира, все, чье имя что–то означает. Только Mercedes, как теперь называется фирма, и его гонщики не появятся, так как Mercedes посылает своих знаменитых «стариков» в Испанию, где в то же время проходит гонка в Сан–Себастьяне.

[…]

— Итак, господин Карачиолла, — приветствует его директор, — что вас ко мне

привело?

Вопреки своему обыкновению Руди пошел напролом.

Я слышал, что Mercedes не будет стартовать на АФУСе, господин директор?

— Совершенно верно. Гонка в Сан–Себастьяне для нас важнее. Нам нужно увеличить экспорт. Для этого необходима реклама — в виде побед за границей.

— И Вам совсем безразлично что происходит в Германии? Гонка на АФУСе–это первый Гран–при за много лет!

Зайлер пожимает плечами. — Я знаю. Но две гонки одновременно–это выше наших сил. А в полсилы мы не играем.

Руди глубоко вздыхает. И выстреливает, — Если Вы дадите мне машину–я справлюсь в одиночку!

Директор поднимает брови, — Вы…? Вы шутите! Молодой,

неопытный–против всей мировой элиты?

— Мне всего лишь двадцать пять, господин директор, но я уже все–таки одержал за Mercedes 19 побед. Это не считается?

— 19 побед? Предположим. Но в каких гонках? Через горы Шлезии, Саксонии, Тевтобургский лес и тому подобное. АФУС–это совсем другое. Для этого нужен опыт. А он есть только у наших стариков… Я не сомневаюсь в Вашем таланте, но нам нужно думать об интересах фирмы. Поражение в Берлине было бы огромным позором…

— …а победа–огромным успехом! Вот что я предложу: разрешите мне стартовать частным образом. Неудача пойдет полностью за мой счет. А победа принесёт пользу нам обоим.

— Хм… Зайлер задумчиво рассматривает пепел своей сигары. Предложение звучит неплохо. Рвение этого Карачиоллы чем–то ему импонирует. Того просто не узнать, былую робость — как рукой сняло. Карачиолла, который сейчас стоит перед ним, полон энергии, решимости — это человек, который знает, чего хочет!

— Хорошо, — наконец говорит директор Зайлер. — Если Вы так сильно хотите обжечься… Вы получите вашу машину. Мы несем расходы — Вы риск. Согласны?

— Еще бы! Руди больше не отпускает руку Зайлера. — Благодарю Вас, — говорит он, Вы не пожалеете. Я обещаю!

Зайлер шумно вздыхает. – Кстати, я передумал. Я не поеду в Испанию. Я буду в Берлине. Он хитро подмигивает, — Само собой, частным образом!

Двумя неделями позже для Карачиоллы началась первая тяжелая гонка в жизни. Борьба, какой Германия еще не видела.

Лето 1926 года выдалось холодным и дождливым. Курорт Ванзее покинут. Элегантные кафе на Курфюрстендамм пусты. И только на АФУСе оживление. Последний день перед великой гонкой.

Руди Карачиолла тоже решил проехать пару кругов. Трасса покрыта пеленой дождя. О приличной езде нечего и думать. — Хватит на сегодня, — недовольно говорит он, — А то мы еще утонем по дороге…

— Учитесь плавать, — бурчит директор Зайлер, который с жаром записывает времена круга конкурентов. – Возможно, тогда Вы будете быстрее!

Руди, промёрзший и раздражённый, хочет резко ответить. Но Отто Зальцер из старой гвардии, вызвавшийся быть сопилотом (прим.: тогда–второй пилот, находящийся в той же машине и помогавший первому в гонке) у Руди, покровительственно кладет ему руку на плечо и достает для своего подопечного тёплое одеяло. В этот момент в боксы заходит маленький человек с

растрёпанными усами и широкополой шляпой. — Молодой человек, может, мне приделать к выхлопной трубе Вашей машины корабельный винт, чтобы Вы уплыли от всех соперников? — весело спрашивает он.

У Руди глаза вылезают на лоб, — Вы здесь, доктор Порше? Я думал, Вы собирались в Испанию?

Главный конструктор сердечно пожимает Руди руку, — Испанию я оставлю «старикам». Думаю, наш «младенец», нуждается во мне больше?

— Еще как! — говорит Зайлер, — Я только что рассчитал: Розенбергер, Рикен и Миноя показали лучшее время, чем наш господин Карачиолла. Ему придется хорошо постараться, чтобы завтра не отстать.

[…]

И вот — 11 июля 1926 года. Гонка за Большой Приз Германии, на которую заявлены 42 машины в трех классах.

В это воскресенье весь Берлин на ногах. 500.000 человек окружают трассу, они–на стоячих местах, на крышах автобусов, на ветвях деревьев. В почётной ложе выделяется заметный профиль кронпринца. Парой метров дальше сидит толстый Якоб Шапиро, член совета директоров Daimler–Benz и изучает последние биржевые сводки. Кучерявый, маленький министр внутренних дел Гржезински возбуждённо разговаривает с полной блондинкой.

Внезапно раздаются аплодисменты. Дамы вытягивают шеи: появляется Гарри Лидке, «разбиватель сердец» в многочисленных фильмах, в шляпе и с хризантемой в петлице.

Часы тикают, старт приближается. Моторы взвывают. Поднимается синий дым, воняет резиной.

Руди поправляет очки. Зальцер еще раз проверяет рычаги и приборы.

[…]

14 часов: человек в белом спортивном пиджаке поднимает черно–красно–золотой флаг. Еще полминуты…

Руди нажимает на газ, повышает обороты и по миллиметру отпускает сцепление. Зальцер напряжённо вглядывается вперед.

Флаг опускается. Машины мчатся вперед. Все–кроме одной. Белый Mercedes с красной полосой и номером «14» остаётся одиноко стоять с заглохшим мотором на бетонной прямой.

— Вылазь! — кричит Руди, — Толкать! Но Отто Зальцер уже давно покинул свое место и уже уперся своими широкими плечами в заднюю часть. Руди выжимает сцепление, качает педалью газа, включает четвертую скорость. На его лбу выступает холодный пот. Он чувствует на себе сотни тысяч пар глаз и

больше всего желает провалиться сквозь землю.

Проходят секунды. И вот–наконец–то! — бормотание, тряска, мотор работает! Руди молниеносно переключает на нижнюю передачу. Зальцер прыгает на свое сидение. И тогда они мчатся вдогонку пелетону, который давно уже исчез в направлении южного виража.

Потеряна целая минута драгоценного, необратимого времени. На 3 круге явно лидирует инженер Кристиан Рикен, фаворит, на своем тяжелом NAG. За ним следует берлинец Жильем на Austro–Daimler. Адольф Розенбергер, знаменитый частник на Mercedes, в ярости. Его компрессор взвывает. В течении двух кругов он пробился с восьмого места на третье. Публика ликует.

Где–то посреди поля появляется никем до сих пор незамеченный Mercedes господина Карачиоллы. Он нагнал потерянное на старте время. Недурно, как держится этот молодой человек…

Во время пятого круга падают первые капли. Сначала одиночные, потом–все чаще. Как грибы вырастают зонтики. Асфальт в один момент становится мокрым и блестящим.

Розенбергер гонит как дьявол. Он обходит Жильема и с ревущим компрессором обгоняет Рикена. Он лидирует!

7 круг: Розенбергер едет еще быстрее. Несмотря на дождь он влетает в опасный северный вираж со 170 км/ч. Шины почти не держат мокрый асфальт. И внезапно Розенбергер чувствует сладкий, ударяющий в голову запах. – Эфир… — думает он.

В гоночных машинах того времени были встроены маленькие баки с эфиром. Для более лёгкого старта, для лучшей заводки моторов гонщики подкачивают эфир в бензино–воздушную смесь. И этот бак с эфиром, вероятно, дал течь в машине Розенбергера. Удушающие газы ползут из–под капота.

Розенбергер инстинктивно высовывается из машины, чтобы глотнуть свежего воздуха. При этом он чуть–чуть поворачивает руль. Этого довольно. Машину заносит, скользит. Розенбергер пытается управлять, но на его глаза внезапно опускается пелена.

Грохот, вскрик и тишина. Машина врезалась в домик хронометража на выходе из северного поворота. Туда бегут санитары. Они вытаскивают из обломков Розенбергера и его сопилота: сотрясение мозга, переломы. Потом уносят одного погибшего и двух тяжелораненых: это молодые студенты, которые занимались в домике хронометражом.

Когда Карачиолла входит в поворот, в барьере перед трибуной зияет брешь. Люди с нарукавными повязками красного креста теснятся вокруг перевёрнутой у края трассы машины. Руди

испуганно смотрит на Зальцера.

— Не думай об этом! — кричит тот и указывает на дорогу перед ними, — Дальше! Гони!

Руди крепче сжимает руль. Зальцер, старый лис, прав. Не думать. При скорости в 170 км/ч это может стоить головы. Только ехать, выжимать сцепление, переключать скорости, жать на газ, рулить, быстро и мягко…

Тогда, в 1926 году, на АФУСе еще нет никакой системы указаний, никакого сообщения между гонщиком и боксами. И поэтому Руди абсолютно неизвестно, каково его положение в гонке. Он не знает, что на 7 и 8 кругах он протиснулся на 3 место, что только что он установил новый фантастический рекорд круга.

Рикен на NAG лидирует, Миноя следует за ним. Но потом Миное приходится остановить свою машину у края трассы с поломанной коробкой передач, а еще немного позже и Рикен останавливается на замену шин.

Берлин и АФУС получают свою сенсацию: абсолютно неизвестный молодой человек по имени Рудольф Карачиолла лидирует на Гран–при Германии!

Но–он лидирует лишь один круг. Потом его мотор стал работать неровно. Руди вопросительно смотрит на Зальцера. Тот печально кивает, кричит: «Свеча…».

Они останавливаются в боксах. Правила гласят: все поломки должны быть устранены самим гонщиком. Руди выпрыгивает из машины и рывком поднимает капот. Зальцер подаёт ему специальный ключ. С какой же свечой проблема? Тогда еще не дошли до мысли поменять все свечи сразу.

Руди подавляет ругательство, он обжёг пальцы о первую раскалённую свечу. Он кидает ее доктору Порше. Тот внимательно рассматривает ее сквозь увеличительное стекло и спешно отдает обратно: «Эта–в порядке». Следующая… Третья… Четвертая… Доктор Порше не в одной не находит неполадку. А между тем часы неумолимо тикают. Рикен промчался мимо, и Клир на своей Alfa Romeo и гонщик Урбан–Эмерих из Праги.

Наконец, на восьмой и последней свече доктор Порше кивает: она совсем закоптилась и нуждается в замене. Руди работает как автомат. Он не чувствует ожогов на руках, не смотрит на свисающую клочьями кожу.

Потеряны две полновесные минуты. Карачиолла устал и опустошен, когда он снова прыгает в машину. У него не осталось надежд…

13 круг: дождь становится меньше и совсем утихает. Руди проехал новый

рекордный круг – 154,8 км/ч. Но этого он не знает. Он также

не знает, что у Клира полетела коробка передач, и что Урбан–Эмерих вылетел в кювет.

18 круг: Рикену нужно заправиться и заменить задние колеса. Как раз когда он собирается тронутся, мимо него проносится белый Mercedes Руди с красной полосой и цифрой «14».

Осталось еще два круга. У Руди в голове крутится вопросы: перед ним еще две или три машины? В этом абсолютно смешавшемся пелетоне невозможно сохранить обзор.

Когда они проносятся мимо боксов, Зайлер показывает им один палец: начался последний круг. Это единственный знак, который получили Руди и Зальцер на протяжении всей гонки на АФУСе 1926 года.

Внезапно мотор трещит только на семи цилиндрах. Этого еще не хватало… вероятно, снова свеча… теперь конец… Собственная скорость кажется Руди бесконечно медленной, с тех пор как отказал один цилиндр. Вот северный вираж. Люди машут. Он видит шляпы, платки. Почему это?

Северные ворота… трибуны… человек с черно–белым клетчатым флагом… Наконец–то — боксы!

Они останавливаются. Руди оседает на сидении. Он слишком изнурён, чтобы вылезти из машины. Да и зачем? Ярость, отчаянье и стыд овладевают всеми его помыслами. Такой позор… «старики» будут смеяться над ним… в Дрездене он не сможет, не краснея, показаться на глаза коллегам… конец всем планам на женитьбу…

Но–что это? Доктор Порше, директор Зайлер бегут к нему, взмахивая в воздух руками. Кто–то тащит огромный лавровый венок. К Руди тянутся руки, абсолютно чужие люди хлопают его по плечам. Старый Отто Зальцер понял все быстрее, чем Карачиолла. По его грязному лицу текут слезы радости.

— Победа! — ликует Порше, — Мы выиграли! — Руди, Вы–молодчина! И еще и новый рекорд трассы! В среднем — 135 километров в час!

Рудольф Карачиолла выиграет еще много гонок. Его скорости еще возрастут более чем вдвое. Но никогда больше он не будет так счастлив победе, как тогда, в 1926 году на АФУСе, после своего первого международного успеха. И этой победой он выиграл не только 17.000 марок и «Золотой Кубок»…

[…]

Пока Руди продаёт машины, участвует в гонках или нежится под южным солнцем, у некоего Альфреда Нойбауэра другие заботы. С тех пор как я повесил на гвоздь свой гоночный шлем, я начал задумываться о гонках вообще.

Гран При Германии 1926 года на берлинском АФУСе показал

еще раз: человек за рулем гоночной машины–самый одинокий человек в мире. Он не знает, кто

находится перед ним, кто позади него, каково его преимущество и отставание. Он не знает, сколько он проехал кругов, насколько он быстрее и медленнее остальных. После зрелых размышлений я разработал план: я наношу на таблицы цифры и буквы, готовлю цветные флажки, я придумываю настоящий тайный язык.

Однажды я собрал гонщиков, Карачиоллу и старого Вернера, добродушного Мерца, элегантного Адольфа Розенбергера и задумчивого Вилли Вальба. Я посвятил их в мой новый тайный язык, который должен обеспечить взаимопонимание между гонщиком и боксами и освободить человека за рулем от его одиночества. Для гонщиков мы также разработали систему сигналов. Например: вращающийся в воздухе правый указательный палец означает: «Сколько осталось кругов?», указательный палец вперёд или большой назад означает: «Какое расстояние до гонщика передо мной или позади меня?»

Наконец, пришел день, когда мое «изобретение» должно было пройти боевое крещение — гонка на Солитуде 12 сентября 1926 года. И вот я стою перед боксами, в кулаке черно–красный флаг, в кармане пара табло.

До старта осталось несколько минут. Тут ко мне мчится человек с красным от ярости лицом. Это господин Крот, спортивный президент ADAC.

— Эй, Вы! — кричит он, — Что вы потеряли на трассе? Кто вы вообще такой?

— Меня зовут Нойбауэр, — вежливо говорю я и кланяюсь.

— Очень приятно, — ворчит Крот, — Пожалуйста, убирайтесь как можно быстрее обратно в боксы.

— Я не уйду в боксы, — спокойно говорю я, — Так как я — гоночный руководитель.

— Кто? — Кроту не хватает воздуха, — Гоночный руководитель? Вы что, с ума сошли? Гоночный руководитель — это я!

— Несомненно, — говорю я, — Вы–гоночный руководитель всего мероприятия, а я гоночный руководитель команды Mercedes. Я должен стоять здесь, чтобы подавать моим парням знаки.

— Знаки? — Это что за новомодные штуки? — ворчит Крот. — Если из–за вашего вздора гонщики будут сбиты с толку и произойдёт несчастье, то ответственность на вас. Понятно? – сказал, и возмущено ушел.

Но несчастья не произошло–наоборот. Все три машины

Mercedes пришли первыми к цели. Мы победили по всему фронту. И в первый раз я на невидимых нитях провел гонщиков через гонку.

Так 12 сентября 1926 года родился «гоночный руководитель» в современном смысле. Но тогда даже я сам еще не подозревал, какое значение будет иметь однажды мое «изобретение». Пока еще не хватало успеха в действительно тяжелой гонке. Он последовал двумя годами позже на трассе, которая в 1926 году была еще никому не известна: Нюрбургринг…

[…]

Лето 1928 года выдалось нелегким. Над всей Германией поднялась волна жары. Термометр показывает более чем 35 градусов Цельсия в тени.

К тому же одна сенсация следует за другой: во Фридрихсхафене дочь графа Цеппелина окрестила гигантский воздушный корабль LZ 127 именем своего отца. Макс Шмеллинг впервые стал чемпионом Германии в тяжёлом весе. В Доорне император Вильгельм принял лётчиков Коля, Фитцмориса и Хюнефельда. В Амстердаме готовятся к Олимпиаде.

15 июля 1928 года все глаза Германии направлены на Нюрбургринг. На старте III Гран–при Германии стоят 34 машины. На мачтах развиваются флаги Англии, Франции, Италии, Чехословакии и Германии.

Этторе Бугатти, знаменитый конструктор, вызвал Mercedes–Benz на бой. Он прислал на Нюрбургринг 17 машин. Я знаю: это будет борьба до последнего. Ведь великий Бугатти кое–что понимает в гоночных машинах. С тех пор как он 20 лет назад основал свою фирму в Мольсхайме в Эльзасе, он построил всего пару тысяч машин. Но эти машины — это что–то особенное.

Нужно сказать, что итальянец по рождению и француз по собственному выбору Бугатти родом из семьи скульпторов. Не удивительно, что каждая Bugatti, покидавшая его завод, это настоящее произведение искусства. Цены соответствующие: за быструю 8–цилиндровую машину с компрессором на стол монсеньора Бугатти тогда надо было выложить около 35.000 марок.

Машины собрались на старте. Собрался настоящий «паноптикум». Марки, о которых вы сегодня вряд ли помните. Вот толстый NAG, там стоит зеленый Bentley англичанина Тома Биркина. Я вижу Talbot и Amilcar, и еще Pluto, рядом с ним–Philo. А там даже ярко–желтый Dixi с компрессором, который хочет показать нашим великанам, что такое «быстрый круг». Но над всеми ними гордо возвышаются 11 «белых слонов», Mercedes–Benz Super–Sport–Kompressor, коротко SS. С их весом в 33 центнера они

похожи на мамонтов–рядом с грациозными синими Bugatti. Но берегись, когда вырвутся на свободу те 160 л.с., которые доктор Порше вложил им под капот…

[…]

Время пришло. Спортивный президент Крот опускает флаг. 34 машины с воющими компрессорами мчатся мимо трибун, проходят «Зюдкере» и исчезают в направлении поворота «Хатценбах».

Проходят 10, 12, 15 минут. И вот они несутся к нам со стороны «Хое Ахт». Первым мимо пролетает белая машины с красным номером 6. Я вскидываю вверх руки: Руди Карачиолла лидирует! За ним еще три Mercedes: Вернер… Вальб… Мерц! И только потом, уже на большом расстоянии остальные. Я потираю руки. Все началось отлично!

Но я рано радовался. На втором круге внезапно отсутствует Вилли Вальб. Я

начинаю нервничать. Что–то случилось? Поломка? Дефект — или хуже?

…Наконец–то избавление, голос из громкоговорителя сообщает: «Mercedes Вилли Вальба вылетел с трассы и сошёл. Гонщик не пострадал». Мы облегчённо вздыхаем.

Пока еще у нас достаточно людей в гонке. И Руди все еще лидирует перед всем пелетоном. Он едет как молодой бог. Я заглядываю через плечо Чарли, она записывает время:

1 круг: 104,8 км/ч 2 круг: 107,9 км/ч 3 круг: 108,4 км/ч 4 круг: 109,8 км/ч 5 круг: 111,6 км/ч

Эти 111 км/ч–абсолютный рекорд трассы. Но я даю знак ехать медленнее, поберечь мотор, так как уже началось большое вымирание: Модерзон остановил свой NAG у края трассы. Chiribiri Пауля Бишоффа вылетела из поворота. Из мотора вырывается пламя. Бишофф спасается в последний момент. Bugatti Момбергера теряет левое крыло. Затем из радиаторы вырывается белый пар. Сломалась помпа. Конец всем мечтам о победе. Принц цу Ляйнинген врезался на своем Amilcar в ограждение. Санитары вытаскивают его из машины без сознания. Все выглядит хуже, чем на самом деле: сломанная нога и все.

А впереди ликует компрессор SS Руди Карачиоллы, как будто предвкушая великую победу. А позади него другие «белые слоны» Мерца и Вернера. Где же они–знаменитые асы Франции и Италии? Где Широн и Брилли–Пери, Миноя и Bentley знаменитого Тома Биркина? Далеко отстав, они едут в середине пелетона.

6 круг: в «Фухсрёре» раздаётся крик ужаса из тысячи глоток: Amilcar Халле слишком сильно срезает поворот и вылетает с

трассы. Машина переворачивается и останавливается. Рядом безжизненное тело. Размозжение легкого. Мёртв…

Гонка продолжается: Bugatti чеха Юнека останавливается в боксах. Замена свечей. Его жена Элизабет сменяет мужа. Очень элегантная женщина, эта красивая пражанка. Немного позже под откос улетает Зайбель. Его Bugatti сгорает. Зайбеля отправляют в больницу Аденау с тяжелыми ожогами. Луи Широн останавливается в боксах. Он ругается так, что я его слышу у нас. Раскалились тормозные барабаны. Кто–то опрокидывает ведро воды на машину и гонщика. Графиня Айнзидель останавливает свою Bugatti. Сломался мотор. Бурггаллер сдается: коробка передач…

У «Верзайфен», где люди облепили трассу как виноградины, в поворот храбро входит синяя Bugatti и исчезает в направлении «Брайтшайд». Юнек снова сменил свою жену. Теперь он хочет доказать, что он умеет гоняться лучше нее. Он не хочет оставаться в тени Элизабет.

В «Брайтшайд», самом низком месте Нюрбургринга, поворот идет с понижением. Юнек ни на миллиметр не убирает газ. Он что, с ума сошел? Люди машут

платками, ликуют — но крик восторга замирает и превращается в крик ужаса…

Машина проносится сквозь поворот, шины визжат на высокой ноте, почти со страхом. Юнек отчаянно дергает руль, но машина больше ему не подчиняется… Потом грохот, поднимается пыль, летят комья земли… и все затихает. Там в овраге лежит машина. Все четыре колеса беспомощно и пусто вращаются в воздухе.

Наверху, у боксов, Элизабет Юнек ждет своего мужа. Приближается желтый Talbot Урбана–Эммериха и останавливается в боксах. Чех вылезает. Его лицо бледно под коркой пыли. Он идет к Элизабет, останавливается, хочет что–то сказать, но не может произнести ни слова. Внезапно он опускает на руки лицо. Его тело сотрясают рыдания. Элизабет опускает голову. Теперь она все знает…

Флаги опускаются на половину мачты. Третий чешский участник, доктор Биттман, тоже сдается. Но гонка не знает пощады. Она продолжается.

9 круг: SS Вернера заезжает в боксы. В один момент я рядом. — Что такое? Шины? Или?

Глаза Кристиана Вернера белеют на испачканном маслом лице.

Он указывает головой на свою левую руку. Теперь я тоже вижу: рука бессильно висит. Вывихнут сустав.

Вы, наверное, думаете, что такого не может быть. Вероятно,

вы знакомы только с управлением современных машин. Но тогда машины были весом в 33 центнера, с жёстким управлением, почти не амортизированным. И так могло случиться, что трясущиеся передние колеса буквально вырывали руль из ладоней, выдёргивая руки из суставов.

Мы вытаскиваем Вернера из машины. Подбегает барон Венцель–Мозау, помещик из Цюльхау и гонщик по призванию. Он кое–что понимает в медицине. Я слышу, как Вернер ревет подобно быку, когда барон быстрым и точным движением выправляет ему руку.

Но у меня нет времени на сочувствие. Мой мозг напряжённо работает. Кто должен перенять машину? Машину, которая все еще находится на втором месте, позади Карачиоллы? В этот момент к нам топает некто в разорванном комбинезоне, со шлемом в руках.

— Вальб! — кричу я, — Господи, быстрей сюда!

Действительно–это Вилли Вальб, который вылетел на 2–ом круге и напрямик, на своих двоих, пробежал несколько километров от места аварии к боксам. Он уже все понял. Хотя он смертельно устал, его нервы на исходе, но он сделан из твердого дерева. Вальб только молча кивает. Потом он садится в машину Вагнера. Отто Мерц как раз промчался мимо, когда Вилли Вальб снова вступил в гонку.

10 круг–и снова происшествие. Теперь в боксы заезжает Карачиолла. Я вижу уже издалека–правая задняя шина порвана. Замена колеса! Проходят две драгоценные минуты. Руди опорожняет стакан воды. Глотка словно иссохла от пыли и палящей жары. Просто чудо, как этот, казалось бы, слабый молодой

человек управляется с гигантской машиной…

11 круг: Карачиолла хочет нагнать потерянное. Он едет просто фантастически. Со скоростью 200 км/ч проносится мимо трибун–и это на машине, на которой я сегодня не рискнул бы ехать быстрее 80–ти.

12 круг: что случилось? Руди себя переоценил? Надорвал мотор? Он стал намного медленнее и останавливается в боксах. Я издалека вижу, что что–то не в порядке. Он вяло лежит на сидении.

— Что такое, Руди? — спрашиваю я, — Почему вы не едете дальше?

Я смотрю на его пепельно–серое лицо. — Я больше не могу… — шепчет он, — Жара… И теряет сознание.

Я в ярости, отчаянии, сочувствии. Сумрачно, но обеспокоено я вытягиваю Руди из машины. Сразу же подбегает Чарли, бледная

от страха. Мы поддерживаем его, пока он делает несколько неуверенных шагов в спасительную тень боксов. Тяжело дыша Руди опирается на балюстраду.

Что теперь? Сдаться? Сейчас, так близко к победе? За шесть кругов до конца гонки? Я буквально чувствую ожидающие взгляды со стороны боксов Bugatti.

Я осматриваюсь по сторонам. Вон там, на скамеечке, сидит Кристиан Вернер и баюкает свою повреждённую руку. На секунду я колеблюсь. Но нет–сейчас не до сочувствия.

Вернер, — говорю я, — Старик, Вы можете принять машину Карачиоллы?

Господин Нойбауэр… при всем желании, нет…

Я почти умоляю, — Ну же, — на кону 18.000 марок! Победа, честь… Вы хотите подарить это все другому?

Пауза. Затем Вернер встает.

— Давайте, — говорит он, — сделайте мне из пластыря перевязку. Один или два круга я продержусь. До тех пор, может быть, вам удастся поставить Руди на ноги.

Я чуть было не бросился ему на шею. Эти старики!

Пластыря у нас нет, зато в нашем ящике с инструментами есть изолента шириной в 5 сантиметров. Барон Венцель–Мозау оборачивает ее вокруг плеча Вернера и как можно лучше укрепляет ее прямо на голой коже. Двумя минутами позже, белый Mercedes с номером 6 уносится в направлении «Хатценбах», вслед за нашим Отто Мерцем, который между делом вышел в лидеры.

Но сразу за Вернером мчится плотная свора Bugatti, впереди Широн и БриллиПери. Они ждут любого проявления слабости…

Теперь мы принимаемся за Карачиоллу. У нас есть два круга времени, чтобы поставить его на ноги: тридцать минут. Мы кладем ему на затылок холодный компресс и обмываем губкой лицо. Подошвы его ботинок опалены. Это жар мотора перекинулся на педали и почти раскалил их. Мы трудимся как секунданты боксёра перед гонгом к последнему раунду. И Руди медленно приходит в себя. Я

смотрю на часы. Еще пять минут.

Вы справитесь, Руди? — спрашиваю я.

Нет, я больше не могу, — тихо говорит он заплетающимся языком, — Нет сил…

— Вам надо проехать только два круга, — упрашиваю я, — Потом Вернер отдохнет и сможет доехать гонку до конца.

Руди собирается с силами. — Ну ладно, — говорит он, — Я попробую.

Сразу после этого Вернер останавливается. Широкие полосы изоленты оторвались. Кожа под ними покраснела. В его глазах

слезы боли от машинной тряски. Руль он держит только одной рукой.

Руди падает за руль машины, с напруженным лицом он включает скорость и мчится прочь.

Мы беремся за Вернера. Ведро воды попросту опрокидывается ему на голову, между зубов зажимается лимон, выкладывается новая повязка. Вернер стонет. Я быстро смешиваю стакан «гоночной микстуры». Рецепт, которым я обязан старому другу, графу Коловрату: малага, чёрный кофе, сахар, яичный желток, коекакие специи… больше я вам не скажу. Этот эликсир творит чудеса.

15 круг… 16 круг… я подаю Руди знак. Он останавливается. Покрытый потом, с неестественно бледным лицом, тяжело и судорожно дыша, он кажется полностью истощенным. И, тем не менее, он великолепно управился с тяжёлой машиной, сохранил второе место и даже немного догнал лидирующего Мерца.

— Давайте, Вернер–теперь ваша очередь проехать последние два круга! — Все или ничего!

И старый боец забирается за руль, в то время как Руди, скорее мертвый, чем живой, валится в угол.

Вернер сжимает зубы. Он гонится за Отто Мерцем, тот все еще лидирует–человек с медвежьей силой, который единственный продержался всю эту борьбу с жарой без смены. Пять длинных часов…

Последний круг: Мерц лидирует в 500 метрах впереди Вернера, когда машины исчезают в повороте «Хатценбах». Он чувствует преследователей позади и начинает нервничать. Он еще раз жмет на газ, компрессор взвывает и вносит тяжелую машину в несчастливый вираж «Брайтшайд».

Слишком смело! Шины скользят по горячему асфальту, визжат… это слишком! Жар… трение… и вдруг удар… оторвался протектор заднего правого колеса, обнажилось полотно. Машину заносит. Метц борется как лев, снова выводит ее на трассу. Но при этом маневре он теряет драгоценные секунды.

Кристиан Вернер использует свой шанс. Он поддаёт газу, на несколько секунд перекручивает мотор и–пролетает мимо Мерца и уносится в направлении к финишу.

Я не верю своим глазам, когда сразу после этого белый Mercedes с цифрой 6

пересекает финишную линию. 98 секундами позже появляется, с порванным задним колесом и слезами разочарования на глазах, храбрый Отто Мерц. Еще восемью минутами позади Вилли Вальб. И проходят еще больше чем четверть часа, прежде чем появляется Bugatti Широна.

Старый Кристиан Вернер и молодой Руди Карачиолла вместе выиграли битву Нюрбургринга–несмотря на вывихнутую руку, солнечный удар и обуглившиеся подошвы. Они разделили 18.000 марок и Золотой Кубок. Кристиан Вернер надел на палец «золотое кольцо Нюрбургринга».

Это — последняя большая победа старого бойца. Вскоре после этого на него напала странная болезнь. Когда обнаружилась причина, было уже слишком поздно. Кристиан Вернер умер 17 июня 1932 года от рака гортани.

Отто Мерц, «добрый медведь», как его называл доктор Порше, завоевал своей выдержкой на Нюрбургринге специальный приз ADAC. Я знаю только одного гонщика, который почти тридцать лет спустя сотворил подобное. Тогда же он был еще почти ребенком — Хуан Мануэль Фанхио.

Примечание переводчика: В 1930 году, под влиянием мирового экономического кризиса, фирма Mercedes приняла решение уйти из автоспорта. Но, чтобы избежать ухода Рудольфа Карачиоллы к соперникам из Alfa Romeo, было принято решение основать для него полузаводскую гоночную команду, состоящую из самого Руди, Нойбауэра и трех механиков. Mercedes нес все текущие расходы, машину купил сам Карачиолла, призовые и стартовые деньги делились пополам.

На дворе–1931 год. «Человеку–команде» Руди Карачиолле предстоит первое большое испытание. Речь идет о «Милле Милья–1000 миль Брешии», тогда самой сложной гонки Европы.

На заводе смотрели на меня с сочувствием, когда я подал нашу заявку. Я буквально чувствовал, как они шепчутся за моей широкой спиной: «Этот Нойбауэр совсем спятил. Со своими четырьмя человечками и однойединственной машинкой он хочет победить 150 иностранцев в Италии…».

Но у меня толстый череп и надо еще поискать ту стену, которую я бы не смог им пробить…

11 апреля 1931 года вся Брешия вне себя. Двадцать четыре часа до старта. Брешия, обычно не очень красивый город, сегодня празднично разукрашена. Улицы пересекают гирлянды, над домами развеваются вымпелы и флаги. Последнюю ванну уже сдали по баснословным ценам. При этом никто и не думает о сне…

Все–как перед выборами, революцией, битвой. Все бурлит и клокочет. Я разыскиваю «Альберго Брешиа», где я расквартировал нашу команду. Перед входом собралась небольшая толпа. Люди столпились вокруг огромного белого «Hispano».

— Il Caracciolla… — слышу я уважительный шёпот, когда из машины выходит мужчина и с трудом пробирается сквозь лес

желающих получить автограф. Мне

очень смешно. Это ведь Тео Матейко–знаменитый газетный иллюстратор. Он должен нарисовать отчет о гонке для «Берлинер Иллюстрирте». Его перепутали с «Карачем».

Наконец я добрался до комнаты Руди. Он лежит на диване и держит в руках таксу Морица. Чарли заламывает руки, вокруг с любопытством столпилось с полдюжины репортёров.

— Что случилось? — кричу я, — Что–то не в порядке?

— Мориц со вчерашнего дня не имел во рту и маковой росинки, — печально раздаётся мне в ответ.

Эта такса… — вот скотина! Сколько нервов мне он уже стоил! То он не хочет идти гулять, то ему гуляш не нравится, то он укусил за ногу горничную… Ничего, кроме неприятностей, от этого Морица. Но, в конце концов, он поддерживает Руди в настроении, да и я сам любитель собак. Так что бегу к телефону и на всякий случай вызываю сразу двух ветеринаров.

Еще часом позже я сижу в пижамных штанах, нижней рубашке и босиком за своим письменным столом. Передо мной расстелена карта Италии. Вокруг почтительно стоят четыре человека: добродушный баденец Вильгельм Себастьян, который завтра в гонке будет сопилотом Руди; длинный механик Циммер, которого называют «флейта», хитрый шваб; затем дикий Карло Кумпф, бывший механик. Он женитьбой приобрел гостиницу «У солнца» в Утертюркхайме, но время от времени он все–таки предпочитает сменить аромат зажаренной свиной грудинки на бензиновую вонь; и наконец–Фриц Кюнле, который раньше был сопилотом Карача.

Перед этой кучкой людей я кажусь себе Наполеоном перед битвой при Ватерлоо. Когда я думаю о соперниках, мне становится жарко. Alfa имеет в своем распоряжении 90 механиков и 17 грузовиков — а мы?

Вот так вот…

Здесь может помочь только тактика и стратегия. Я размышляю: трасса имеет длину 1635 километров и проходит из Брешии через Болонью, Флоренцию в Рим, оттуда через Абруццию к Адриатическому морю, в Анкону. Потом снова в Болонью, Феррару, Тревизо — и назад, в Брешию. Борьба моторов продлится около 16 часов, на хороших и плохих дорогах, по асфальту и щебёнке, через деревни, города и горные перевалы.

Мой палец движется по карте. Нам придётся заправляться три или четыре раза. Значит нам нужно четыре склада. Но в моем распоряжении только три человека…

Мой взгляд скользит по парням и останавливается на Карло Кумпфе.

— Вам Карло, придется работать за двоих, — говорю я. Он ухмыляется, — К этому я привык, господин Нойбауэр… — Склад номер 1 в «Чёрном орле» в Сиене. Карачиолла прибудет туда около 9 утра. Заправка, замена шин. Потом вы должны погрузить все и сразу же назад, в Болонью. Там надо организовать склад для обратного пути. Ясно?

— Абсолютно.

Я вычисляю, — От Сиены до Болоньи 200 километров. Из–за гонки дороги будут забиты, но у вас есть от 6 до 8 часов времени. Этого должно хватить… Я хватаю Карло Кумпфа за пуговицу. — Карло! От вас все зависит! Если вы не доберётесь вовремя до Болоньи, то все пропало!»

— Вы можете на меня положится! — клянётся Карло. Я знаю — он не бросает слов на ветер. — Хорошо, — говорю я, — Склад номер 2 расположим в Терни, между Римом и Адриатикой. Кюнле, это вы возьмёте на себя.

Кюнле от усердия вытягивается по стойке смирно.

— Прекрасно. Теперь вы, Циммер. Вы организуете склад в Фельтре–примерно за 200 км до финиша. Когда «Карач» туда прибудет, будет уже темно. Натяните над дорогой бело–синий транспарант Mercedes за 500 метров до склада–как сигнал, чтобы он вовремя остановился.

— Будет сделано, господин Нойбауэр!

12 апреля 1931 года: на рыночной площади Брешии яблоку некуда упасть. Десятки тысяч человек стоят плечу к плечу. Так они стоят в каждом селении по всей Италии–бесконечная стена людей, 1635 километров длинной. Они ждут своих героев, повелителей 1000 миль и 1000 лошадей…

В 14 часов отставной министр Турати опускает зелено–бело–красный флаг. Первая машина выходит на трассу, каждые три минуты за ней следует еще одна. Это гонка против часов, без одновременного старта. Для каждого из 150 гонщиков с момента старта как бы тикает хронометр.

Только ближе к вечеру настала очередь тяжёлых машин. Фавориты: Нуволари… Арканжели… Борзачини… Кампари… Варци…

Против всех этих великих сражается один–единственный немец: Руди Карачиолла. Он незаметно сидит со своим сопилотом Себастианом в громоздком Mercedes SSKL. Единственная немецкая машина…

Я еще раз хлопаю Руди по плечу. Чарли посылает ему воздушный поцелуй. И вот взвывает компрессор и машина исчезает. Моя работа сделана. Теперь очередь Руди, только его одного.

— Пойдёмте, — говорит мягкий женский голос, — Выпьем по стаканчику–за победу Руди.

Я смотрю в глаза Чарли, большие, чистые и полные доверия. Мы идем в клуб. Там сидят журналисты, функционеры, руководитель гонки и с нетерпением ждут первых сообщений с трассы.

— Внимание, — говорит репродуктор, — Сообщение из Мантуи… Варци сошёл из–за поломки водяной помпы…

Хорошее начало.

Затем сообщение из Болоньи. В комнате внезапно наступает полная тишина.

— Внимание, — говорит комментатор и его голос звучит странно глухо. — Лидирует… Рудольф Карачиолла, Германия, на Mercedes. Новое рекордное время: в среднем 154,2 километра в час…

От избытка чувств я чуть не бросился Чарли на шею. У итальянцев вытягиваются лица.

— С отставанием на 5 минут на втором месте идет Кампари, — сообщает громкоговоритель, — потом Нуволари… Арканжели… все на Alfa Romeo.

И снова ожидание, бесконечное ожидание. Проходит час и еще половина. Чарли курит седьмую сигарету. Я заказываю вторую бутылку Кьянти.

Наконец–новое сообщение. — Это Флоренция. Мы сообщаем последнее положение в гонке: лидирует по–прежнему немец Рудольф Карачиолла, в пяти минутах перед Нуволари… Кампари… Моранди… Борзачини… Арканжели…

Великолепно, парень! Если так пойдёт дальше, то он первым прибудет в Рим и даже выиграет «Коппа Муссолини»! В мыслях я сижу в машине рядом с Руди, еду в темноту, в ночь, я торможу, выжимаю сцепление, даю газ и вожу указательным пальцем по красной полоске, обозначающей трассу гонки на карте…

Теперь сообщение из Сиены. Мы навостряем уши–и бледнеем. Голос диктора ликует, когда он докладывает: «Внимание… внимание… только что сюда прибыл Тацио Нуволари… следом за ним Кампари… немца Карачиоллу еще не видно…».

Где же Руди? Что с ним случилось? Авария? Поломка? Или…? Я боюсь думать дальше.

Перед въездом в Сиену, полон нетерпения, ждет Карло Кумпф, механик, ждет он белую машину со звездой Mercedes на радиаторе. В десятый раз он смотрит на часы и снова на дорогу. Где же застрял «Карач»? Нуволари и Кампари уж давно проехали мимо. Секундная стрелка безжалостно двигается. 2 минуты… 3… 4… Вот! — высокое пение, которое проникает до мозга костей:

компрессор Mercedes! Ангельское пение в ушах Карло. И тут же появляется машина, тормозит, ее немного заносит, останавливается.

— Заправлять! — кричит Руди и поднимает очки, — Заменить задние шины. Быстрее, быстрее!

Карло и так работает как бешеный. Сопилот Себастиан выскакивает из машины и помогает.

— Проклятье! — тяжело выдыхает он, — Сломалась выхлопная труба. Пришлось почти десять минут ремонтировать…

Он поднимает правую руку. Она перевязана грязным носовым платком. Карло видит темные пятна.

— У тебя же кровь!

Себастиан кивает, — Я оторвал проклятую трубу прямо рукой, так быстрее. Она

была немного горячая…

Еще два, три движения и новые колеса сели на свое место. Руди торопливо проглатывает стакан воды. Взревел мотор. Секундами позже машина уже исчезла за поворотом. Карло Кумпф грузит в свой грузовик шины, инструменты, канистры. У него есть 6 часов, чтобы по забитым дорогом добраться до Болоньи. Карачиолла прибудет туда между полуночью и рассветом–если все пойдет хорошо…

Руди мчится дальше на юг, в направлении Рима. На кону стоит «Коппа Муссолини», почетный приз «Дуче» тому гонщику, который быстрее всех достигнет столицы. Кампари и Нуволари все еще впереди него. Он должен в любом случае догнать обоих гонщиков Alfa–Romeo. И он их догоняет. Метр за метром, минуту за минутой. Это адский путь. Фары светят в ночь и все–таки дают слишком мало света, но Руди это почти не беспокоит. Он чувствует повороты больше, чем их видит. Мимо проносятся указатели населённых пунктов, дома, деревни, и снова море машущих платков. Вперед, все время вперед…

Наконец, Руди и Себастиан видят далеко впереди на ночной дороге свет других фар. Это должны быть Нуволари и Кампари, обе Alfa. Руди нагоняет все больше. Еще 300… еще 200 метров… — Теперь!

Но что это? Такое впечатление, будто они едут прямо в грязно–серую стену. Огни гаснут в облаке. Руди проводит рукой по стеклам очков. Это никак не может быть туман. Что же тогда?

— Пыль! — кричит Себастиан.

Но — откуда эта пыль? Дорога ведь заасфальтирована? Странно…

Они проезжают через какое–то селение. Внезапно видимость снова восстановилась. Руди различает итальянцев перед собой. И

в один момент он все понимает: Нуволари едет по правому краю дороги, Кампари–по левому. И внешними колесами они поднимают облака пыли. Эти хитрые гоночные лисы, конечно же, заметили преследователя. Теперь они хотят не дать ему себя обогнать…

Руди охватывает ярость. Он не сдаётся. Теперь уж точно. Он знает: только при проезде через населённый пункт у него есть шанс на обгон. В селениях нет пыли, которую поднимают эти двое впереди.

Указатель «Рим–40 км». Сразу за ним селение. Руди переходит в атаку, приближается на 30, на 20 метров к Нуволари. Но он не может обогнать без того, чтобы подвергнуть опасности людей, которые, несмотря на позднюю ночь, толпятся у края дороги. И вот деревня уже закончилась, а за ней снова поднимается пыль…

— Еще 30 километров! — кричит ему в ухо Себастиан.

И снова маленький городок. И снова Руди атакует. Он ставит все на одну карту. С воплями ужаса раскидывается толпа людей на тротуаре. Тяжёлая машина Руди

проносится в сантиметрах от них и становится вровень с Alfa Нуволари. Руди на несколько секунд перекручивает мотор и–обгоняет Нуволари, а за ним и Кампари.

Руди лидирует! И внезапно он резко съезжает на край дороги. Со скоростью в 120 км/ч он проносится мимо оливковых деревьев.

— Месть сладка! — улыбаясь кричит Руди своему ко–пилоту. Тяжёлый Mercedes может поднимать пыль даже лучше чем лёгкие Alfa. Теперь Нуволари и Кампари наглотаются досыта! Кроме того–с обгоном Кампари и Нуволари еще ничего не выиграно. Гонка ведь идет против часов. Потерю времени из–за сломанной выхлопной трубы еще не нагнали, так как Кампари и Нуволари стартовали после Карачиоллы. Хотя он их и обогнал, но по времени лидируют все еще Alfa.

Мы, Чарли и я, которые сидят в клубе Брешии, пока еще ничего этого не знаем. В комнате не продохнуть, и стоит вавилонское столпотворение. Заключаются пари. На гонщика и тенора Кампари, на прошлогоднего победителя Нуволари, на маленького Борзачини, на тайного фаворита Моранди. О немце Карачиолле не вспоминает никто. Наши шансы невелики — проклятая выхлопная труба!

Входит Паула фон Резничек, в кильватере за ней длинный Ханс Штук. Они хотят сыграть с нами в бридж. Я окатываю их взглядом полным презрения. Бридж! Посреди гонки! Это почти богохульство, оскорбление величества.

Мы ждем, болеем, вздрагиваем при каждом сообщении, которое может означать победу, поражение или — смерть.

И вот: звуки фанфар, специальное сообщение! Все вскакивают, где–то раздаётся звон разбитого бокала. Голос диктора дрожит от возбуждения.

— Внимание… это Рим! Только что сюда прибыл первый гонщик… победитель Коппа Моссолини… это — Тацио Нуволари!

Все–таки он! Мои плечи опускаются. У Чарли в глазах слезы. Но вокруг нас полный переполох. Пробки от шампанского стреляют как пулеметы. Директор гонки Джованни целует какую–то пожилую матрону. Министр Турани исполняет индейский танец. Снаружи, на рыночной площади, орут тысячи итальянских глоток. Расход Кьянти достиг небывалой величины.

Проходят минуты, прежде чем я могу узнать точное положение в гонке. И тут я внезапно уже не так печален. Я заказываю бутылку шампанского, ведь после 600 километров, на втором месте, с отставанием меньше двух минут находится никто иной, как Рудольф Карачиолла! То есть, ему удалось, как минимум, нагнать потерянное время по отношению к Кампари. Более того, он обогнал его по хронометру, а не только на трассе.

Между тем адская гонка продолжается через Абруццию. Плохие дороги, гравий, галька, пыль и–ухабы. Узкие повороты, подъемы, спуски, ущелья и камнепад. Кое–где бедные горные деревушки. И везде машущие, ликующие люди, факелы, флаги, гирлянды. Полночь давно прошла. Но кто думает о сне в эту ночь «1000 миль»?

Мотор Mercedes ревет и поет в равномерном ритме. Сопилот Себастиан откидывается назад. Встречный ветер бьет ему в лицо, но он почти этого не замечает. Его мысли обращаются к матери в Маннхайм, откуда он сбежал много лет назад, чтобы стать гонщиком. И вот–гонщиком он так и не стал, но зато первоклассным механиком и идеальным сопилотом, который пережил уже не одну битву моторов.

Но никогда еще рядом с ним не сидел гонщиков подобных этому Рудольфу Карачиолле. Удивительно, с каким мастерством этот невысокий молодой человек, почти хрупкой наружности, справляется со сверхтяжёлой машиной. Как легко он проходит повороты. Я чувствую себя так безопасно, думает Себастиан, что можно было бы сложить руки на животе и немного вздремнуть, и это на скорости 180 км/ ч. И он действительно на секунду закрывает глаза…

В один момент он проснулся. Не было ли неприятного тона в работе компрессора? Звука, неподходящего под ритм мотора? И–не идет ли машина как–то неохотно на подъем? Руди тоже это

заметил. Он вопросительно смотрит на Себастиана. Тот кивает. Делать нечего, придётся остановиться.

Руди жмет на тормоза. Поднимается пыль, когда шины скользят по гравию. Одним прыжком Себастиан уже снаружи и открывает капот. Зажигается карманный фонарь.

— Проклятье! — кричит он, — Педаль газа заклинило. Погнута рама компрессора. Черт знает, почему…

Это значит–ремонт. И Себастиан ремонтирует как никогда в жизни. Он почти забывает дышать, пока откручивает гайки, освобождает болты, оперируя гаечным ключем так же аккуратно, как хирург скальпелем.

Проходят минуты. На горизонте появляется свет фар, приближаются. Машина, и еще одна… Обе Alfa… просто плакать хочется!

Тикает секундомер. 5 минут, 10, 15, 20–но наконец–то Себастиан, тяжело дыша, выпрямляется, бросает инструменты в машину, и залазит на сиденье сам.

— Теперь вперед!

Руди не колеблется ни секунды. Машина так резко рвется вперед, что Себастиана вжимает в сиденье. Они снова потеряли 20 минут, после того как их положение было таким многообещающим. Руси ожесточённо сжимает руль. Над его носом залегла упрямая морщинка.

1 час утра. Людей меньше не становится. Сигарета в зубах, бутылка Кьянти в кулаке.

От нас в Брещии тоже не укрылась тяжёлая поломка. Сообщения с трассы дают достаточно полную картину. «Карач» потерял много времени. Но и Нуволари мучают дефекты шин. И Руди снова нагоняет минуту за минутой.

Только что прошло последнее сообщение, положение в гонке в Перудже: 1. Борзачини, 8 часов, 6 минут; 2. Кампари, 8 часов, 7 минут; 3. Арканжели, 8 часов,

14 минут; 4. Карачиолла, 8 часов, 18 минут; 5. Нуволари, 8 часов, 26 минут.

Погоня продолжается уже 10 часов. 10 часов на скорости в сотни километров в час, через перевалы, хорошие, плохие дороги, через всю Италию. Руди смертельно устал. Все тело болит, как будто бы оголились все нервные окончания. Каждый толчок машины отзывается в болящей голове как удар молота. Ягодицы как будто лишились кожи. Кожа на руках отлетает кусками. Но самое худшее–это борьба против парализующей усталости. Глаза видят все хуже, веки все тяжелее, голова опускается все ниже.

— Внимание! — кричит Себастиан и дает ему пинка, — Подвиньтесь немного!

Руди понимает. Он вжимается в угол, Себастиан пододвигается. Теперь они держат руль вместе, Руди слева, Себастиан справа. Так легче.

Вот переезд через рельсы. Себастиан отпускает руль. Это Руди должен сделать один. Но от ужасной усталости Руси реагирует слишком медленно. На рельсах машина делает прыжок, как снаряд проносится по воздуху, на тротуар… Руди вращает рулевое колесо, шины визжат, машину носит туда–сюда. Руси сражается с колоссом, пару сотен метров машину несёт вдоль стены. Наконец–то он восстановил власть над дьявольской повозкой. Без сил он опускается на сиденье. На лбу выступает холодный пот, лицо серое как пепел. Он убирает ногу с газа. Машина медленно катится.

— Что такое? — спрашивает Себастиан, — Вам плохо?

Руди мотает головой. — Я больше не могу. Только что чуть было не случилась катастрофа… За себя я не боюсь. Но втянуть в аварию еще одного–нет! Мы сдаёмся.

— Но, господин Карачиолла… — Себастиан в мольбе поднимает руки, — Если кто–то и сможет с этим справиться, то это Вы. Я могу судить, я уже со многими ездил. И не с кем другим я не чувствовал себя в такой безопасности.

— Спасибо за комплимент. Но все равно — ехать дальше это чистое самоубийство.

— Но не ехать дальше — это трусость, это позор! — Себастиан орет в полную силу. Его глаза мечут молнии. Пару секунд стоит мёртвая тишина, затем Карачиолла кладёт свою ободранную руку на плечо Себастиана.

— Вы правы, Себастиан. Спасибо за холодный душ, мне стало легче…

И Руди еще раз выжимает из машины последнее. Он едет с максимальным риском. Теперь Себастиан уже не может сидеть сложа руки, теперь ему приходится держатся изо всех сил, так резко Карачиолла вводит машину в повороты. Лицо Руди превратилось в застывшую белую маску с резко выступающими скулами.

Марсерата: Кампари завоевал лидерство у бывшего мотоциклетного чемпиона Арканжели. «Карач» отстаёт уже только на 9 минут, позади Борзачини, Нуволари и Моранди.

Анкона: Кампари лидирует. Но Арканжели нагоняет. А вместе с ним и

Боржачини и Карачиолла. Нуволари и Моранди сошли окончательно.

Болонья: Арканжели впереди! Отставая на 4 минуты, почти рядом за ним следуют Кампари, Борзачини и… Карачиолла!

Замена шин, заправка у Карло Кумпфа, которому все–таки удалось несмотря на забитые дороги вовремя добраться из Сиены в Болонью. Стакан воды, чистые очки. И снова взревает мотор. Последние 600 километров…

Теперь начались бесконечные прямые. А на них Mercedes SSKL в своей стихии. Дорога–как линейка. На востоке, над Адриатическим морем, начинается новый день. И вот–опускается белая, молочная стена, безостановочно, все ниже: туман. Неосознанно Руди втягивает голову в плечи. Только совсем низко над дорогой сохранилась полная видимость.

Перед ними в рядной формации идут три Alfa, освещая друг другу дорогу. Руди тоже присоединяется к строю. Примерно на полчаса борьба замерла. Люди объединились перед лицом общего врага…

И тут это произошло: в одном месте дорога описывает лёгкую дугу. Раньше она проходила прямо. Деревья, окаймлявшие старую дорогу, еще стоят на своих местах, указывая неправильное направление. Итальянцы видят это слишком поздно. На скорости в 140 км/ч они мчатся в старую, заброшенную аллею, скачут по ухабам и камням, жмут на тормоза. Но Руди видит, как Alfa вылетели с дороги. Он молниеносно поворачивает руль и остаётся на правильной дороге.

Проходят много драгоценных минут, пока итальянцы возвращаются на трассу. У Арканжели и Борзачини поломки. Они отстают и окончательно сходят. Только Кампари остаётся в гонке. В ярости он устремляется в погоню.

Прошли целых 14 часов. Руди уже ничего не чувствует, — ни кровоточащих рук, ни волдырей от раскалённой педали газа на правой ноге. Он едет как автомат. Ему уже все, абсолютно все, безразлично. Только ехать, ехать, ехать… Сопилот тоже уже без сил.

Фельтре: последний склад перед финишем: длинный Циммер, по прозвищу «Флейта» напряжённо ждет. Они могут появиться каждую минуту. Согласно моему приказу он натянул через дорогу за 500 метров до склада бело–синий транспарант Mercedes, чтобы Руди вовремя затормозил.

Циммер в беспокойстве. Руди и Хельмель будут усталыми. Распознают ли они сигнал? Он хорошо помнит, что ему сказал его друг Хельмель Себастиан: «Наденька на всякий случай белую рубашечку, если она у тебя есть. Чтобы мы тебя не пропустили. К утру обычно сильно устаешь…». И «Флейта» надел белую рубашку.

Наконец–то он распознает далекое, высокое пение компрессора Mercedes! Они едут!

Но Циммер сразу же пугается: звук мотора не меняется. Он сохраняет скорость, не замедляется. Они не увидели сигнала? «Флейта» не задумывается дальше, он так быстро, как только может, бежит навстречу машине.

В это же время Себастиан дремлет. Руди уставился на дорогу. Город. Какой…? Без разницы… Только ехать, ехать, ехать… Правый поворот… Левый… Сцепление, переключение скоростей, ускорение… длинная прямая… 2000 оборотов… 2500… 2700…

Что такое? Руди вздрагивает. У края дороги стоит высокая фигура и размахивает руками, прыгает… Сумасшедший? Самоубийца? Руди жмет на тормоза.

— «Флейта!» — в ужасе орет Себастиан, — Стоп! Наш склад… Секундой позже они задним ходом подкатываются к длинной фигуре в белой рубашке.

— Поздравляю! — тяжело дыша, кричит Циммер, — Вы лидеры!

Эти слова действуют подобно свежему душу на два иссохших кактуса. Руди и Хельмель сразу же взбадриваются. Бензин с приятным звуком плещется в бак. И в путь. Еще 200 километров до финиша. Когда они со скоростью 200 км/ч несутся по длинной прямой на Виченцу, встает солнце.

Верона… Пешиера… справа возникает озеро Гарда… до Брешии еще 30 километров… Вдруг–резкий хлопок, как удар хлыстом. Машину заносит, болтает. Руди железной хваткой держит руль, жмет на тормоз так, что болят все мускулы.

Лопнула шина! Именно сейчас, так близко к цели! Себастиан уже снаружи. Руди тоже вылезает. Вот домкрат. С них льет пот, тяжело дышат. Колесо вон! Новое сюда! Итак… два движения. Один удар медным молотком… сидит! Готово! Руди прыгает в машину. Себастиан просто бросает на дороге колесо и инструменты.

В это время, ранним утром 13 апреля 1931 года мы стоим на рыночной площади Брешии. На часах 7:15. Руди должен появится каждую минуту–если только в последнюю секунду не произойдёт несчастья. Как можно загадывать в такой гонке? Бледная и без сил, Чарли стоит рядом со мной, опираясь на стену.

7:22: На горизонте возникает серебристая точка, приближается, становится больше. Мое сердце бьется как бешеное… Десятью секундами позже Рудольф Карачиолла на своем SSKL пересекает финишную черту.

Чарли вдруг снова может бегать. Она целует сначала Руди, а потом–даже Хельмеля Себастиана, которой совсем засмущался.

— Победа! — кричу я и прерывая эти телячьи нежности крепко хлопаю Руди по плечу. Но тут и я сам не могу сдержаться

и бросаюсь парню на шею. А четвертью часа позже по Европе разносится новость: победителя V Милле Миллья 1931 года зовут Рудольф Карачиолла.

В первый раз в истории этой гигантской гонки иностранец победил итальянцев. Единственный немец среди 97 участников. До сегодняшнего дня это осталась единственной победой немца в классической гонке на 1000 миль.

[…]

Четверг, 24 мая 1934 года, день первой тренировки к гонке, которая пройдет на

АФУСе в будущее воскресенье. Над Берлином еще стелется утренний туман. Машина молочника тарахтит по безлюдной Кант–Штрассе. Потухает прожектор на радиобашне. От деревянной церкви на озере Литцен к АФУСу раздаются шесть глухих ударов. Широкая трасса пуста в этот ранний час. Только у боксов Mercedes царит бурная деятельность. Тяжело гудит мотор «серебряной стрелы». Его прогревают.

6 часов 10 минут. У боксов останавливается красный кабриолет. Из него выходит человек. На нем надет белоснежный гоночный комбинезон. Неловко хромая он идёт ко мне–Рудольф Карачиолла. Он сам попросил этот ранний час. Никто не должен видеть, как он проедет свой первый круг после тринадцати месяцев

(прим.: из–за тяжелой аварии в Монте–Карло 1930 года. Карачиолла получил очень сложный перелом ноги, и продолжение его гоночной карьеры долго было под вопросом, пока он не уговорил Нойбауэра дать ему шанс). Никто не должен быть свидетелем, если Руди не сдаст этот экзамен… Все зависит от этой репетиции, его договор, все его будущее, все его счастье.

Как бы то ни было: АФУС это хороший старт. Две прямые–и два поворота. Это означает два торможения и два ускорения. Но выдержит ли раненая нога?

Утреннюю тишину разрывает высокий вой компрессора. Машина срывается с места и исчезает в южном направлении. Тикают часы. 2 минуты… 3… 4… Вот машина несётся к нам по противоположной прямой, проходит «Нордшляйфе», пролетает мимо боксов и снова исчезает на юг. Я смотрю на часы: 5:27 минут… отличное время! Но я боюсь радоваться. Сможет ли Руди выдержать этот темп, эти усилия?

Он выдержал. От круга к кругу он становится быстрее, показывая время мирового уровня: 5:10 минут… 5:07… 5:02… Мое сердце бьётся изо всех сил! Мой старый, добрый Руди Карачиола, боевой товарищ в сотнях битв моторов!

После пятого круга Руди останавливается в боксах. Я

немедленно оказываюсь рядом с ним. — Руди! — кричу я, — Поздравляю! Вам это удалось! С нашим договором все отлично!

Но тут я вижу его лицо. Я вижу глубокие морщины по сторонам рта, его глаза кричат об адской боли последних двадцати минут…

Руди хочет вылезти. Он опирается на край кузова, но со стоном падает обратно. Я подзываю двух механиков. Они понимают меня без слов, поднимают Руди с сидения и на плечах уносят его прочь, как вовремя триумфа. Но я раздумываю. Руди выдержал пять тренировочных кругов. Но что будет в гонке, которая длиться 15 кругов? Выдержит ли эти нагрузки его разбитая нога?

Газеты полны сенсаций: «Карачиолла снова тренируется!»… «Карачиолла устанавливает рекорд!…». Весь Берлин выбирается 27 мая на АФУС. Все хотят видеть «Карача», Штука и Браухича. Но прежде всего–новые немецкие гоночные машины о которых ходят удивительные слухи.

Но–боксы Mercedes остаются пусты. Где же «Карач»? Где Браухич, Фаджиоли–и

новые «серебряные стрелы»?

Вчера, во время последней тренировки, были проблемы. Машины еще не совсем готовы. Есть неприятности с подачей топлива. Всего лишь мелочи, но, к сожалению, невозможно быстро исправить. Высокое начальство совещалось вплоть до утра гоночного дня. Стартовать или нет? Но они не хотят рисковать. В последнюю минуту Mercedes отказался…

Неделей позже взвывают компрессоры на Нюрбургринге. «Серебряные стрелы» Mercedes впервые пронесутся по 172 поворотам этой убийственной трассы–по случаю международной айфельской гонки ADAC. 172 поворота–это значит за десять кругов много сотен переключений передач, сцепления, тормозов и снова ускорения. Надо иметь физическую форму профессионального боксера.

Перед гонкой я получаю два первоклассных удара ниже пояса. Удар номер один: Руди Карачиолла отказался от старта. — Дебют именно на айфельской гонке–это слишком, — говорит он. — Если я со своей повреждённой ногой не выдержу, это будет ужасно. Я этого не переживу.

У Руди сомнения, это понятно. А с сомнениями еще не один гонщик не выигрывал. Будет лучше, если Руди останется дома. Да глубоко внутри есть сомнения и у меня — сумеет ли он вообще когда–нибудь оправиться…?

Удар номер два: вечером перед гонкой машины были взвешены и–найдены слишком тяжёлыми. По новой формуле

«серебряные стрелы» должны весить только 750 килограммов без топлива, воды, масла и шин. Но когда механики закатили первую машину на весы, они показали 751 кило.

Что теперь? Завтра гонка. Я не могу снять ни одной жизненно важной детали. Все рассчитано до грамма.

— Отличненькое дело! — ворчит на меня Браухич, — Придумайте какой–то из Ваших знаменитых фокусов. Иначе мы будем отлакированы…» (прим.: немецкое выражение «быть отлакированным» означает «потерпеть поражение»).

— Отлакированы? — переспрашиваю я и тут до меня доходит. — Конечно же–лак, вот решение!

Всю ночь механики соскабливают с машин такую красивую белую краску. И когда утром их снова закатывают на весы, весы показывают ровно 750 килограммов.

Итак, мы в игре с Манфредом фон Браухичем и итальянским гонщиком Фаджиоли. Карачиолла же слушает дома, по радио, как Браухич выиграл эту гонку перед Хансом Штуком. Таким был первый старт «серебряных стрел» Mercedes — и их первая победа. Но Руди Карачиоллы там не было.

[…]

Неудачи продолжали преследовать Карачиоллу, как бы он ни боролся с судьбой. Во время Гран–при Швейцарии, при розыгрыше стартовых мест, ему досталась

позиция в четвёртом ряду. Зато Штук стоит впереди. Борьба продолжается 70 кругов. Руди делает все, что может. Он обогнал 11 машин перед собой. Рискованными маневрами он пробился до четвёртого места, но слишком многого от себя потребовал. Он ведет безнадёжное сражение с судьбой, невезением–и с ноющей болью в голени. Руди снова откатился назад. И тогда он сдался окончательно. Механики поднимают его с сидения, он тяжело опирается на мое плечо, когда хромает к боксам. Его лицо серого цвета.

Ханс Штук лидирует на протяжении 70 кругов — и побеждает вне конкуренции.

Последняя возможность для Руди победить судьбу–это Гран–при Италии в Монце. Во время квалификации к этой гонке состоялся один довольно примечательный тренировочный заезд. Никто его не видел–кроме двух механиков. Даже я ничего об этом не узнал. И молодая, многообещающая карьера чуть было не закончилась увольнением, не успев толком начаться.

Шеф, так называемый «капо», механиков Луиджи Фаджиоли был тогда старательный молодой человек, низкорослый, крепкий, с непоколебимым «пивным» спокойствием настоящего шваба. За день до гонки этот молодой человек получил задание установить

на машину Фаджиоли новые тормозные колодки.

— Испробуйте заодно машину, — сказал я, — Чтобы завтра в гонке все было в порядке.

— Будет сделано, господин Нойбауэр, — говорит он и принимается за работу. Я еще успел увидеть как он сел в машину и на предписанной скорости–не более 120 км/ ч–исчез в направлении трассы. Но вот чего я не заметил, так это того, как подозрительно оттопырены карманы его комбинезона.

А в этих карманах лежали восемь новых гоночных свечей зажигания–специально сконструированных для высоких скоростей. О том, что в этот день происходило с машиной Фаджиоли, я узнал только годы спустя: согласно приказу, молодой человек из Швабии испробовал новые тормозные колодки. Затем он завернул «серебряную стрелу» в просёлок, где высокое пшеничное поле прикрыло ее от нескромных взглядов. Там он вылез, открыл капот–и вставил гоночные свечи. А потом он поехал. Вот уже 100 км/ч, вот уже 120. И тут его охватил гоночный азарт. Он еще сильнее жмет на газ, компрессор поет оперную арию. Спидометр ползёт вверх. На нем уже 180… уже 190… и вот уже неизвестный молодой механик впервые в жизни едет быстрее, чем 200 км/ч, на гоночной машине Mercedes. Этого неизвестного молодого механика зовут Херманн Ланг.

9 сентября 1934 года, на старте Гран–при Италии стоят 15 машин. Речь идет о 116 кругах и 501 километре под палящим солнцем.

Еще 20 секунд… 20 секунд, ставшие вечностью для Руди Карачиоллы. Его лицо превратилось в маску. Не дрожит ни один мускул. Он смотрит вперед, на трассу, колеблющуюся в горячем воздухе. Он знает, в этой гонке на кону стоит все, его будущее, его существование. Авария… поражение… сход… — вот результаты его последних гонок. Если сегодня он не победит, ему будет безжалостно предъявлен

счет. В следующем году гонщика Mercedes уже не будут звать Рудольф Карачиолла.

Старт! Подобно прыжку пантеры в лидеры вырывается одна машина: Ханс Штук на «серебряной рыбе» Auto–Union. но Карачиолла начеку. Он немедленно повисает на хвосте своего старого противника, ловко используя его аэродинамическую тень, экономя топливо и ресурс мотора.

Начинается настоящий нервный марафон через 1276 поворотов и 928 «шикан». Эти «шиканы» — искусственные ворота, поставленные на прямых с помощью тюков сена. Машины могут просочиться сквозь них только на первой скорости.

На втором круге в боксы заезжает Эрнст Хенне и вылезает–

поломка радиатора. Я еще не оправился от этого удара, когда тут же останавливается еще одна «серебряная стрела». Фаджиоли расстроено качает головой: свечи! У меня на лбу выступает пот. Не только из–за палящей жары–нет, теперь на плечах Руди Карачиолы лежат все надежды «звезды Mercedes». А Руди болен…

Но то, как он едет, заставляет меня уже очень скоро забыть все сомнения. С необыкновенной чувствительностью он проводит 300 л.с. через повороты и «шиканы». У него нет резких торможений и диких ускорений, рывков рулем. Даже более чем до аварии Рудольф Карачиолла едет глазами, головой–и задом. Он обдумывает каждый сантиметр поворотов, точно чувствует, с какой скоростью и с каким ускорением он может получить максимум преимущества. Круг за кругом он держится на втором месте позади Штука.

После 50 круга Карачиолла уже почти не видит знаков из боксов. Продержатся, бьется в его висках. Продержаться… ты должен! Он не знает, что многие здоровые гонщики уже давно сдались или с трудом держат машину в повиновении покорённые жарой, бесконечным переключением передач, сцеплением, торможением через повороты и «шиканы».

57 круг: все ждут Штука, на лидирующей машине. Но Штука нет. Часы тикают. Что случилось? — Вот! Я вскидываю вверх руки. В моих ушах звучит бесконечно приятный звук: компрессор «серебряной стрелы». Руди лидирует! Он обогнал Штука! Он выиграл дуэль… сражение против противника и против самого себя… Сразу после этого Штук заезжает в боксы. Порванные задние шины–это расплата за его технику прохождения поворотов, за угловатую манеру рвать машину вокруг «шикан». Рядом, у Auto Union вдруг начинается беготня. Вилли Вальб потерял сознание. Вилли Вальб, когда–то инженер Mercedes–Benz, теперь гоночный директор Auto–Union. Вчерашний друг, сегодняшний противник. Жара, возбуждение–для него это слишком. Почечная колика. Его уносят прочь на носилках.

Карачиолла лидирует. Но теперь, когда ему это удалось, его силы тают в этой ужасной борьбе против жары и убийственной трассы. Он почти уже не может держать руль, ноги тяжелы как свинец и почти не подчиняются. Он заезжает в боксы. Его лицо покрыто мелкими каплями пота, слоем масла и грязи. Губы дрожат от слабости.

— Все, — говорит он, — Я больше не могу, выбился из сил. Пусть дальше едет Фаджиоли…

Мы поднимает, нет, — выдёргиваем Руди с сидения, Фаджиоли немедленно прыгает в машину и уносится прочь. Тикает секундомер. 24 секунды… только теперь–после замены

шины–мимо проезжает Штук. Все остальные машины далеко отстали, у них никаких шансов. Фаджиоли победителем пересекает финишную черту — на машине Руди. Штук занял второе место.

Все ликуют. Только один человек сидит в углу, голова опущена на руки, и тупо смотрит перед собой–Рудольф Карачиолла. — Снова только половинчатая победа, — думает он. — Снова я не выдержал. — Сумею ли я снова научится побеждать – как когда–то? — Когда я еще был здоров, и рядом со мной была Чарли? (прим.: жена Карачиоллы, Чарли, незадолго до того погибла во время схода лавины в Альпах).

Октябрь. Мокрый, холодный ветер дует по автостраде южнее Будапешта.

Мы боимся этой влажности, этого ветра. Ведь мы хотим установить мировой рекорд.

Но кто будет управлять машиной, превращенной с помощью плексигласа и алюминия в прилизанный «гоночный лимузин»? Браухич лежит на животе с переломом черепа. Фаджиоли итальянец. А Карачиолла? Ну, мы все еще не доверяем его ноге. Остался только Эрнст Хенне. Он специалист по рекордам–на мотоцикле. На своем BMW он уже собрал более полудюжины. Ему мы доверили нашу машину.

Утром перед стартом мы как раз сидим за завтраком в отеле, когда к нашему столу подходит человек в белом гоночном комбинезоне и вежливо желает «доброго утра». Это — Рудольф Карачиолла.

От удивления мне кусок попал не в то горло. Я кашляю, плююсь и хватаю ртом воздух.

— Руди, — наконец смог сказать я, — Как, скажите на милость, Вы сюда попали?

— Прямо из Лугано, — невинно отвечает он, — Просто хотел посмотреть на ваши рекордные заезды.

— Вот как, — говорю я, — И для этого вы надели полное гоночное обмундирование?

Холодно и с острой иронией Руди ответил, — Элегантный человек всегда одет согласно поводу. – Кстати, может так случится, что понадобится второй гонщик.

— Вряд ли, — резко говорит Эрнст Хенне, — Как Вы знаете, я ставлю рекорды.

Но случилось по–другому: при первой попытке Хенне замер с поломкой компрессора. Во время второй расшатался кожух над водительским местом. Во время третьей кожух оторвался совсем, Хенне потерял ориентацию, и чуть было не врезался в домик хронометража.

На слегка шатающихся ногах он вылез со своего места. — Бог любит троицу, говорит он, — На сегодня с меня довольно. Если вы, господин Карачиолла, хотите

попытать счастья — пожалуйста…

Еще бы Руди не хочет! Он только того и ждал. Он хочет поставить рекорды на расстоянии мили и километра со стартом с места. Те рекорды, которые его соперник Штук только неделю назад установил на берлинском АФУСе.

Вы, дорогой читатель, скажите: что такого в них такого–этих рекорды просто игрушки! Садишься в машину, жмешь на газ и просто едешь прямо.

Большая ошибка! Рекорд со стартом с места–это дело для мастеров. Это означает на расстоянии 160 метров, за, примерно, 30 секунд, четыре раза выжать сцепление, четыре раза переключить скорость, разогнать машину с нуля до более чем 100 км/ ч. Попробуйте–ка так переключить скорость, чтобы Ваша машина при этом не замедлилась и на долю секунды? Кроме того: одно малюсенькое движение руля, малейший порыв ветра может означать смерть.

Руди едет. И–впервые в жизни он быстрее 300 км/ч. Быстрее, чем любой человек на дороге до него в обычной гоночной машине. Карачиолла установил мировой рекорд. Это его самая большая победа в этом году. Это новое начало…

Эрнст Хенне не смирился с поражением. Он забрался на свой мотоцикл и ездил до тех пор, пока не завоевал целых 23 мировых рекорда…

[…]

Я уже рассказал вам, дорогие читатели, что наши рекордные попытки в октябре 1937 года не были особо успешны. Тогда наш Mercedes на скорости 400 км/ч взлетел в воздух как самолет. Мы сдались. Но нашим инженерам это позор не давал спокойно спать. Они провели опыты в аэродинамической трубе, улучшили линию обтекания, и им пришла в голову гениальная идея: чтобы уменьшить сопротивление воздуха, они закрыли отверстия для охлаждения радиатора.

Да ну, — спросите вы, — мотор без охлаждения? На такой скорости? Из–за этого же заклинит поршни и прогорит головка блока цилиндров. Только терпение, друзья мои–у наших инженеров тоже была голова на плечах. Сегодня я могу вам рассказать то, что тогда было государственной тайной: мы заменили радиатор на большой ящик, заполненный половиной кубометра льда. Через этот «холодильник» проводилась вода системы охлаждения и доводилась до правильной температуры. Так как наши опыты проводились на дистанции только в одну

милю и один километр со стартом с движения, мы не боялись, что лед растает за такой короткий промежуток времени.

27 января 1938 года: я уже во Франкфурте. Со мной Рудольф Карачиолла, который должен вести машину и, на всякий случай, запасной — Манфред фон Браухич. Наш отель походит на штаб–квартиру перед битвой. Вокруг полным полно офицеров Вермахта, руководителей NSKK (Nationalsozialistisches Kraftfahrerkorps–националсоциалистический корпус водителей), представителей ONS (Oberste Nationale Sportbehorde–верховное спортивное ведомство) и хронометражистов. Разумеется пресса тоже в курсе. Военные стоят в полной готовности, чтобы оцепить трассу.

Проложены телефонные провода и электрический хронометраж.

Только одно было против: погода. Уже несколько дней по Рейнской равнине дул холодный ветер, а автобан покрывал слой коварного льда. В таких условиях нельзя ехать даже со скоростью в 40 км/ч, не говоря уже о 400… Притом, что сама трасса идеальна для наших попыток. Прямая как струна, проходящая между лесов и склонов. Только в одном месте воронкообразная просека давала шанс опасному боковому ветру. Это у съезда «Ланген–Мёрфельден», на 9,2 километре… Но–кто же делает рекордные заезды при боковом ветре?

После обеда я еще раз посетил службу прогноза погоды аэропорта Франкфурт на Майне. Метеоролог возбуждённо выбежал мне на встречу. В его руке последние сводки погоды.

— Положение благоприятно! — говорит он, — Сегодня вечером мы ожидаем теплый ветер. К 5 часам утра автобан будет свободен ото льда, к семи же он полностью высохнет.

— Великолепно, значит, завтра утром мы сможем стартовать!

— Да, — говорит он, — но вам придётся поторопиться. С 9 утра мы ожидаем сильный ветер. Дальнейший прогноз неясен.

Минутой позже я уже сижу на телефоне и говорю с нашим директором Зайлером в Утертюркхайме, где механики еще лихорадочно наводят на машину последний блеск.

— Завтрашний день даст отличный шанс! — говорю я, — Но у нас только два часа времени. Самое позднее к шести часам утра машина должна быть готова к старту!

Директор Зайлер подумал немного. Потом он сказал, — Если мы здесь поддадим пару, то машина будет готова к 2 часам ночи. Затем мы как можно быстрее отправим ее к вам. Надеюсь, она прибудет вовремя…

О сне этой ночью не может быть и речи. Только «Карач» ровно в 10 часов начал зевать и со спокойной душой отправился в

кровать. Мы же еще долго сидим в отеле и вспоминаем все более и более бородатые анекдоты. Тут к столу подсел доктор Глезер, наш гоночный врач.

— У меня для вас новость, — ухмыляясь говорит он, — Вчера вечером в густом тумане на военном аэродроме Франкфурта совершил вынужденную посадку Бернд Роземайер…

— Ну, здравствуйте! — говорю я. – Значит, конкуренты тоже пронюхали!

Немногим позже это подтвердилось: Auto–Union тоже собираются проводить рекордные заезды. Это может стать горячо.

Начинается утро, 28 января 1938 года. У автобана мёрзнет пара дюжин мужчин, и все они смотрят на юг. Прибудет ли вовремя машина из Штутгарта? Успеют ли механики и водители транспортёров?

Они успели. Незадолго до 7 часов утра они на месте. Машину выгрузили и она

немедленно исчезла в большом шатре, скрытая от любопытных взглядов. Вскоре из шатра можно было услышать странные звуки, грохот и звон, как от блоков льда. Вы ведь в курсе — наш большой секрет!

Я с опаской смотрю в сторону господ из Auto–Union, прибывших в качестве разведчиков и перехватываю удивлённый взгляд технического директора Вильгельма Себастьяна.

— Что, удивлены? — с триумфом спрашиваю я, — Хотели бы Вы знать, что происходит в шатре?

— А я и так знаю, — говорит Себастьян, — радиатор закрыт и лед вместо него? У нас в Саксонии до этого тоже додумались!

Я лишился дара речи. Получается, что инженеры в Цвикау и Штутгарте независимо друг от друга придумали одно и то же!

8:10. Карачиолла тушит сигарету. Он последний раз целует закутанную в темную норку Бейби и гладит таксу Морица. Затем он садится в машину.

— Все готово! — сообщают наблюдатели. — Дорога свободна!

Я еще раз похлопал Руди по плечу. Опускается плексигласовый колпак над сиденьем водителя. Взвывает мотор. От возбуждения у меня пересохло во рту.

8:20. Старик Динеманн, начальник ONS, дает знак: «Внимание — старт!».

Машина уносится прочь. Мы смотрим ей вслед. Подобно серебристой точке, она исчезает за горизонтом, быстрее, все быстрее. В воздухе осталось только высокое пение компрессора. Я смотрю на часы. Сейчас он уже должен был достигнуть измерительного участка. Теперь либо пан, либо пропал…

Через полчаса все закончилось. Поездка туда и обратно

удалась. Рудольф Карачиолла вернул Mercedes мировые рекорды на дистанциях в одну милю и в километр со стартом с движения. Он проехал со скоростью 432 км/ч. Ни один человек еще не мчался так быстро по обычной дороге.

— Поздравляю! — говорю я и хочу прижать Руди к себе. Но с моим объемом талии не могу до него достать в низком сидении. — Как было?

— Я слишком быстро набираю обороты, — говорит Руди. — С другой настройкой коробки передач мотор легко достигнет 450 км/ч!

— Хорошо, говорю я, — Тогда на сегодня все. Пусть машину переделают в наших франкфуртских мастерских, и мы попробуем завтра еще раз!

Внезапно сквозь толпу поздравляющих протиснулся молодой человек. На нем одет коричневый костюм спортивного покроя и лихо сдвинутая на правое ухо тирольская шапочка. Это Бернд Роземайер.

— Молодец, Руди! — сияет он, — Я только хотел выразить тебе мои поздравления. А теперь моя очередь!

— Послушай, Бернд, — серьёзно говорит Руди, — На твоем месте я бы подождал до завтра. Боковой ветер довольно неприятен!

— Да ладно, — смеётся Бернд, — Со мной ничего не случится. Нужно преодолеть свою слабость!

Он сел в свой Horch чтобы еще раз объехать трассу. А мы возвращаемся в отель надо еще раз основательно позавтракать и немного отпраздновать наш рекорд. Но мне неспокойно. Даже мой традиционный завтрак–черный хлеб, брауншвейгская копчёная колбаса, чай и ямайский ром–мне сегодня не нравится. Мыслями я на автобане.

Казалось, Манфред фон Браухич разгадал эти мысли.

— Пойдемте, — сказал он, — Мы снова съездим туда. Я хотел бы знать, переживёт ли рекорд Руди сегодняшний день.

10:30. Бернд готовится к первой пробной поездке на новой машине. Вильгельм Себастьян дает ему последние указания:

— Будь осторожен, чтобы не лопнули тормозные шланги под высоким давлением. И помни — передние колеса закрыты!

Этой рекордной машиной почти невозможно управлять. Перед передними колёсами почти до земли опускается обтекаемая облицовка. Но это неважно. На скорости выше 400 км/ч машина проезжает за минуту более 110 метров. При этом достаточно сдвинуть руль на несколько миллиметров, чтобы выкинуть машину с трассы и подправить направление движения. Если для поправок вообще останется время…

Бернд проделал первый пробный заезд. Он еще не выжал из машины все. Часы показывают 430 км/ч. Для новоиспечённого рекорда Карачиоллы дело плохо.

— Ну как? — спросил Браухич и подошёл к машине Бернда, — Все в порядке?

Бернд слегка смущенно улыбается, как человек который только что избежал опасности и говорит, — Ну и ну, на просеке у Мёрфельдена меня неплохо тряхнуло. Но я поддал газу, подправил — и проскочил!

Еще раз замена свечей, доливают бензин. Затем все готово к старту. Теперь все или ничего. Себастьян смотрит в сторону аэродрома. Мешкообразный флаг на крыше ангара дирижаблей внезапно напрягся от ветра.

— Бернд, — говорит Себастьян, — Эти проклятые порывы ветра мне не нравятся. Посмотри на ангар!

— Поторопись! — нетерпеливо отвечает Бернд, — Мы не можем терять время!

Себастьян все еще колеблется. – Бернд, — почти умоляет он, — Плюнь на все эти рекорды! Давай закончим на сегодня. Завтра тоже будет день!

— Чепуха! Я знаю что делаю!

— Ладно, — говорит Себастьян. — Если ты так хочешь! Он сел в свою машину, чтобы отправится в конец измерительного участка. Доктор Фоерайссен тоже подошёл к Бернду.

— Как я слышал, у нас боковой ветер до 80 км/ч. Бернд, может, Вы все–таки оставите

это?

— Ну и что, — говорит Бернд. — Есть только одно место, где ветер может быть опасным. Мне оно хорошо известно. Нужно только немного подкорректировать рулем — все пройдет нормально!

На часах было 12 часов дня 28 января 1938 года, когда взревел мотор рекордной машины Auto–Union и Бернд умчался прочь. Я стал рядом с доктором Фоерайссеном, который затёкшими пальцами сжимает трубку полевого телефона. Через короткие промежутки времени мы слышим сообщения постов с трассы: «3 километр… прошёл!», «7,6 километр… прошёл!» Это начало измерительного участка. Теперь у Бернда скорость свыше 400 км/ч. На следующих секундах все решится. Я почти боюсь дышать.

— «8,6 километр… прошел!» Затем… внезапная пауза. Я вижу, как Фоерайссен возбуждённо облизывает губы, как его пальцы еще крепче сжимают трубку.

И вот–крик: «9,2 километр–машина разбилась!» Фоерайссен

бледнеет, как мел. Он вскакивает, бросает трубку и кидается к своему Horch. Мотор не заводится.

— Возьмите мою машину, доктор! — кричу я. Он садится. Одним рывком Mercedes умчался. С доктором Фоерайссеном отправились и наш гоночный врач др. Глезер и Людвиг Себастьян, шеф–механик Бернда.

После прощания с Берндом Вильгельм Себастьян поехал вперед по левой стороне автобана. Он крепко жмет на газ, так как знает: на измерительном участке длиной 5 километров Бернд его обязательно нагонит. Но Бернд его не обогнал. Себастьян безуспешно ждет завывания компрессора. Странно… поломка в последнюю минуту? Старт перенесли? Или ветер все–таки показался Бернду слишком сильным?

Последний пост. Палатка. Наготове стоят канистры с бензином и блоки льда для заполнения радиатора. Себастьян остановился. Ему навстречу бежит человек в коричневой форме. Его лицо странно серьезно.

— Что случилось? — спросил Себастьян, — Машина не стартовала?

— Напротив, — говорит человек и смотрит мимо Себастьяна. — Но… что–то случилось на отметке 9,2 километра…

Себастьян помчался назад, на автобан. К мосту у Ланген–Мёрфельдена. Вот просека. А там… — у Себастьяна кровь застыла в жилах… — там лежат обломки машины… разбросанные на сотни метров. Погнутая жесть… части кузова, разорванные как бумага… и–у насыпи моста–вонзившееся как снаряд в землю, полностью обнажённое шасси…

Навстречу Себастьяну бегут два лесоруба. Их лица белы от страха.

— Где Роземайер? — орет Себастьян. Один из рабочих делает неопределённое движение рукой. — Выкинуло… в лес… Себастьян нашел Бернда. Тело лежит совсем спокойно, наполовину облокотившись на дерево. Лицо Бернда мирное, глаза широко открыты. Не крови,

ничего.

Выходит солнце и освещает улыбку на бледном лице. Может быть, Бернд только без сознания? О, дай–то Бог…

Бернд! — зовет Себастьян и склоняется над ним. — Что случилось? Но Бернд не отвечает. Бернд никогда уже не ответит. Бернд Роземайер мертв. Мы стоим на старте, потуплено, оглушено, все еще не понимая.

Что нам делать? — спросил Браухич, — Поедем туда? — Нет. Я видел на своем веку многих погибших гонщиков–великих и знаменитых, хороших друзей и храбрых противников. Но никогда

я не видел кого–то из них, лежащим мертвым у обломков своей машины… Я хотел сохранить их в своей памяти живыми. И в моей памяти они живы до сих пор.

И Бернд Роземайер. Для меня, светловолосый Бернд, с его улыбающимся молодым лицом, светящимися глазами, этот блестящий молодой Зигфрид и сорвиголова, никогда не умирал. Для меня он просто однажды сел в свою серебристую машину и уехал навстречу неизвестной цели. Он просто отправился в тот путь, в который когда–нибудь отправимся все мы…

[…]

Несколько дней спустя я встретил на штутгартском вокзале профессора Порше.

— Приветствую, господин Нойбауэр! — сказал он и взволнованно вытащил из кармана фотографию. — Что Вы об этом скажите? Это ведь безумие–послать Бернда на рекорд на помятой машине! Неудивительно, что случилось несчастье!

Я посмотрел на изображение и почти решился дара речи. Действительно: можно совершенно ясно различить, что бока машины измяты и погнуты. Что это значит на скорости в 400 км/ч объяснять не надо.

— Я этого не понимаю, — сказал я, — Я ведь видел машину незадолго до старта–она была безупречна!

— Перед стартом, — сказал Порше, — Но эта фотография явно сделана уже после старта. Возможно, тогда уже действовало давление воздуха…

Из–за этой фотографии возник огромный переполох. Она появилась в прессе, и против Auto–Union возникли тяжёлые обвинения. Говорили о легкомыслии, о безответственности.

— Это подделка! — клялся Себастьян. — Когда машина стартовала, на ней не было и царапины!

И другие могли это подтвердить. Себастьяну удалось доказать, что злосчастная фотография была сделана через несколько секунд после старта, когда скорость машины была еще очень мала. Но слухи о том, что Бернда Роземайера легкомысленно отправили на смерть, не хотели утихать.

Тогда Auto–Union устроила эксперимент. Они построили точную копию кузова

несчастливой машины и одним дождливым днем представили ее прессе. Репортёры сделали свои фотографии–и обнаружили: «вмятины» можно ясно видеть и на этом, без сомнений, целом кузове. Это ничто другое как отблески на зеркально отполированной поверхности металла…

Есть много теорий о причинах смертельной аварии Роземайера. Например, одна английская газета обнаружила на

другой фотографии следы торможения. Она утверждала: гонщик такого класса как Роземайер знал, что торможение на такое скорости означают самоубийство. Он не тормозил. Таким образом, следы могут иметь только одну причину: заклинило поршни мотора и этим заблокировало задние колеса… Но это вряд ли возможно. Если бы заклинивший мотор заблокировал задние колеса, то слой резины на шинах за доли секунды стёрся бы до основания. Я сам видел шины. Они были целы.

Вильгельм Себастьян не мог успокоиться. Он нажал на все рычаги, чтобы обнаружить причину аварии и получил разрешение посмотреть секретную сводку погоды соседнего военного аэродрома и сравнил автоматические замеры силы ветра с электрическим хронометражем последней поездки Бернда. И обнаружил ужасное стечение обстоятельств: точно в ту секунду 28 января 1938 года, когда Бернд со скоростью около 450 км/ч приблизился к просеке у Мёрфельдена, внезапно возник порыв ветра почти ураганной силы. Этот порыв как игрушку снес машину Бернда с трассы и вызвал аварию!

Если бы Бернд проехал это критическое место на долю секунду раньше или позже

— он бы не умер. Но Бернд был пунктуален на свидании со своей смертью…

Этим объяснением все удовлетворились. Только один человек в это не верит. Он ничего не говорит, но составил свое собственное мнение. Это я–толстый Нойбауэр.

Сегодня я хочу впервые поговорить о моей теории той смертельной аварии. Я утверждаю: Бернд Роземайер знал, что у моста Мёрфельдена поджидает опасность. Он был готов к боковому ветру и знал, что ему надо будет корректировать. И такой гениальный гонщик как Бернд без сомнений смог бы удержать машину… если бы эта машина буквально не развалилась!

Чтобы это доказать мне придётся слегка углубится в технику. Но не бойтесь: даже абсолютный профан сможет сразу понять мои расчёты при помощи некоторого количества здравого смысла. Когда Бернд достиг просеки, его скорость была около 450 км/ч. На такой скорости сопротивление воздуха составляет–при условии удачных аэродинамических обводов–примерно 400 килограммов на квадратный метр. К этому давлению внезапно добавился боковой ветер со скоростью около 70 м/с–это дает дополнительную нагрузку в 200 килограммов на квадратный метр. Таким образом, в этот критический момент квадратный метр кузова подвергался давлению в 600 килограммов. Это больше, чем может выдержать тонкая алюминиевая жесть…

То, что случилось потом, произошло за доли секунды: кузов поддался давлению, вмялся, потерял аэродинамическую форму–и в равной степени давление на

вмятую часть молниеносно возросло с 600 до 1100 килограммов на квадратный метр… пока кузов буквально не лопнул! Это было так, как будто бы машина на скорости 450 км/ч врезалась в стену. В «стену», состоящую из воздуха.

Есть и другие доказательства правильности моей теории. Боковой разворот машины в момент аварии и то обстоятельство, что шасси нашли за 600 метров от места аварии–без малейших следов кузова! В любом другом случае кузов тоже был бы измят и раздавлен – но, по крайней мере, большие его части остались бы висеть на шасси.

Сегодня я уверен: Бернд Роземайер погиб от ненадёжности материала. И всё гоночное мастерство в мире не смогло бы его спасти.

[…]

В то время (прим.: конец августа 1939 года) мы и наши машины были в Белграде. Предстояла большая дорожная гонка, последнее соревнование года. Манфред фон Браухич тоже с нами.

Карач на этот раз не стартует. Его ноге снова стало хуже. В будущем он собирается участвовать только в самых важных Гран–при.

Мыслями, мы все в Белграде, только наполовину в гонке. Мы не знали, что происходит дома, в Германии. Новости доходят редко, зато слухи становятся все больше. Портье нашего отеля все знает лучше всех. — Данцигу конец! — кричит он, когда я в субботу прихожу на обед. — Поляки делают буммм–буммм…

Я позвонил в посольство. — Нам ничего не известно, — отвечают они. — Подождите!

Мы ждем. У Манфреда фон Браухича и Херманна Ланга нервы как канаты. Их ничего не волнует. Дуэль между ними началась уже на тренировке и они уже давно застолбили за собой первые стартовые места.

Вечером, в отеле, я как раз собирался утопить печаль в стаканчике далматинского вина, когда в комнату ворвался наш старый шинный специалист Дитрих. Его глаза блестят, усы топорщатся. — Детки! — кричит он, — Началось… немецкая армия вчера вошла в Польшу!

Несколько механиков крикнули: «Ура!» и «Поддадим лукам!» (прим.: Лука шуточное прозвище поляков). Но большинство остались серьёзными и тихими. У меня во рту плохой привкус. Одну мировую войну я уже прошел. И знаю, что она означает: кровь, лишения, слезы и невыносимые страдания… для всего

мира.

Я плохо провел ночь, измученный кошмарами и плохими предчувствиями. Когда я утром без всякого удовольствия сидел за яичницей, к столу подсел Херманн Ланг.

— Я хочу передать Вам привет от Браухича. Он улетел.

Я подскочил, как будто укушенный тарантулом. — Улетел? Он что, совсем с ума сошёл? Ему же сегодня участвовать в гонке!

— Он сказал, что когда Родина зовет, Браухич не может оставаться далеко от нее.

— Вот черт! — реву я, — А когда зовет Нойбауэр, он должен оставаться тут!

Минуту спустя я уже мчусь на аэродром. Самолёт Lufthansa уже стоит на старте. Моторы работают. Я лично залез внутрь. А там сидит Манфред и не рискует посмотреть мне в глаза, пока я бушую и хватаю его за воротник. — Я научу вас умуразуму! Если вам так не терпится отправиться на войну, то пару часов вы все–таки подождёте…

Только через пять минут я заметил, что Манфред вообще–то совсем не спешит на защиту отечества. Самолет собрался лететь не в Рейх, а взять курс на нейтральную Швейцарию. Вы ведь помните: у Манфреда остался в Лугано чемодан (прим.: в доме Карачиоллы)… далеко от стрельбы!

Но вернёмся к последней гонке перед Второй Мировой войной: Браухич мчался как безумный. На этот раз он хотел выиграть и не пропустить вперёд Ланга. Он летел перед ним, срезал повороты. Лангу не удавалось обогнать.

Но холерик Манфред на первом круге слегка соскочил с трассы. Заднее колесо заехало на бордюр, взметнуло камешки и гальку… Клак… Ланг почувствовал резкую боль в левом глазу, несколько секунд он не видит вообще ничего, едет вслепую, больше подчиняясь инстинкту, жмёт на тормоза… Затем он медленно закатился в боксы и вылез. Наш доктор Глезер исследовал его: «Осколки стекла в глазу. О том, чтобы ехать дальше, нечего и думать!»

Между тем виновник аварии, Манфред, продолжает одиноко кружить перед остальным пелетоном. Он хочет победить. Как говорилось, ему очень срочно надо домой…

Нуволари сидит у него на хвосте и подгоняет. Этого Манфред не выдерживает. Он нервничает. Он резко дергает машину через повороты, его заносит, шины визжат. Я предчувствую несчастье, и оно не заставило себя ждать–прямо перед зданием французского посольства. Как раз в ту минуту, когда Франция объявила Германии войну… Браухича занесло, он затормозил, не справился с управлением, машину развернуло вокруг собственной оси, и она

замерла задом наперед. К счастью, мотор не заглох. Но–чтобы развернутся на узкой трассе ему надо проехать пару метров против движения. Это–против правил! Но Браухич попробовал все равно. Может, ему повезет, и никто из гоночного руководства этого не заметит. Он тронулся, как раз собрался развернуться, когда из–за угла выскакивает Нуволари… Браухича парализовало от страха. Это конец… Нет! Только у такого человека как Нуволари могло получиться проскочить между стеной дома и Mercedes. Никому другому не удалось бы среагировать так быстро. Тацио, человек с туго обтянутым кожей лицом, в этот момент спас жизнь и себе и Браухичу. Минутой позже Нуволари заехал в боксы. Замена шин. Я вижу, как механики толкнули его, вместо того, чтобы, как предписано правилами, использовать электрический стартер.

— Протест! — кричу я. Это шанс все–таки спасти победу для Браухича–если Нуволари дисквалифицируют!

— Нееет, господин Нойбауэр! — холодно улыбаясь, сказал Себастьян. — Если вы подадите на нас протест, тогда мы подадим протест на Браухича, потому что он ехал против движения!

— Вот те на! Я отказался от своего протеста. И пожалел, что вытащил этого Браухича из самолета. Надо было оставить его катиться на все четыре стороны тогда бы мы выиграли гонку! А так–он ранил Ланга и своими выкрутасами перед французским посольством лишил нас победы…

Вот так закончилась последняя мирная гонка–на плохой ноте. Но она потонула в той какофонии, которая вскоре сотрясла мир… Тем днем 3 сентября началась Вторая Мировая война. И тем же вечером мы устало и уныло отправились домой. Это был путь в неясное будущее, которое принесло нам уверенность только в одном: время великих гонок, великих побед прошло. Буря раскидала нас на все стороны света. Наши друзья внезапно превратились во врагов, пение компрессоров потонуло в грохоте пушек–только потому, что так хотела горстка безумных и безответственных политиков.

После многих лет страданий мы встретились снова — уже в другом мире.

Примечания:

1). […] – Пропущенный отрывок текста.

2). Выделенные курсивом примечания принадлежат автору перевода.

Конец

Перевод с немецкого: Вадим Русов.